



**Conférence  
des Nations Unies  
sur le commerce  
et le développement**

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/42  
19 décembre 2001

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
Commission des entreprises, de la facilitation  
du commerce et du développement  
Sixième session  
Genève, 18-22 février 2002  
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**COMMERCE ÉLECTRONIQUE ET TRANSPORTS INTERNATIONAUX:  
MEILLEURES PRATIQUES POUR ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ  
DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

Note du secrétariat de la CNUCED

**TABLE DES MATIÈRES**

<u>Chapitres</u>	<u>Page</u>
INTRODUCTION.....	2
I. SERVICES DE TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET DÉVELOPPEMENT .....	3
II. QUESTIONS PORTÉES À L'ATTENTION DE LA COMMISSION .....	4
III. PROPOSITIONS CONCERNANT LES TRAVAUX DE LA CNUCED.....	8

## INTRODUCTION

1. Dans le Plan d'action adopté à la dixième session de la Conférence (TD/386), la CNUCED a été priée d'analyser les conséquences des aspects économiques, sociaux et juridiques du commerce électronique pour les pays en développement, en particulier les questions intéressant le secteur des transports et les autres secteurs de services connexes (par. 157). La Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transports internationaux: meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement a été convoquée suite à cette demande. Les participants ont examiné les incidences du commerce électronique sur les services de transports internationaux, notamment les aspects économiques, opérationnels, juridiques et documentaires. À l'issue des débats, ils ont adopté des conclusions et des recommandations concertées qui illustraient les principaux facteurs favorisant le développement du commerce électronique, en particulier dans les services de transports internationaux.

2. Les conclusions et recommandations de la Réunion d'experts ont été adressées aux États membres pour observations. Des réponses ont été reçues de quatre États membres<sup>1</sup>; leur contenu est exposé dans la présente note, qui vise à aider la Commission à débattre des questions relatives au commerce électronique et aux services de transports internationaux que les experts ont examinées. Le premier chapitre illustre le rôle que les services de transport jouent dans le développement, notamment leur interaction avec les technologies de l'information et de la communication. Le deuxième chapitre traite des questions qui devraient faire l'objet de mesures aux niveaux national et international et le troisième contient des propositions concernant les travaux de la CNUCED.

---

<sup>1</sup> Colombie, Fidji, Niger et Tonga.

## Chapitre I

### SERVICES DE TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET DÉVELOPPEMENT

3. L'avènement du commerce électronique a des conséquences importantes pour les transports. Les entreprises ne peuvent tirer parti des nouvelles formes de transactions commerciales si elles ne disposent pas des infrastructures et des services de transport permettant d'acheminer les biens échangés vers les marchés. De nombreux pays en développement ne peuvent profiter des avantages du commerce électronique parce qu'ils n'ont pas accès à des services de transport adéquats et ne sont donc pas en mesure de bénéficier réellement des progrès découlant de la *nouvelle économie*. Les gouvernements des pays en développement doivent veiller à ce que leurs réseaux nationaux de transport se raccordent sans problème aux transports internationaux. D'où la nécessité d'élaborer et de mettre en œuvre un plan national de transport intégré reposant sur une infrastructure juridique moderne, ce qui exigera l'adoption de mesures visant à accroître l'efficacité et les investissements réalisés dans les infrastructures, le matériel et le personnel avec la participation du secteur privé. Les services de transport utilisant les technologies de l'information et de la communication devraient donc revêtir une importance cruciale dans l'optique du développement et constituer un domaine d'action prioritaire aux niveaux national et international, afin de rendre viable un développement fondé sur le commerce et la technologie.

## Chapitre II

### QUESTIONS PORTÉES À L'ATTENTION DE LA COMMISSION

#### A. Mesures pouvant être prises au niveau national

4. La fin du XX<sup>e</sup> siècle a été marquée par le développement spectaculaire des relations économiques internationales et de nouveaux modes de production et de distribution que l'on regroupe sous le terme de mondialisation. Ce processus a considérablement modifié le volume et la structure des biens échangés, et a davantage sollicité les réseaux de transports nationaux et internationaux. Même si le succès de la mondialisation de l'économie ne peut être exclusivement attribué aux transports, ce secteur reste un facteur essentiel et irremplaçable. Tout en bénéficiant encore de coûts inférieurs en matière de main-d'œuvre et de ressources nationales, les pays en développement ont davantage besoin de services de transports et de télécommunication internationaux, d'infrastructures locales de qualité et de mesures d'appui pour faire face à la concurrence mondiale. S'ils ne prennent pas des mesures pour mettre en place des structures nationales de collecte, de distribution et de transport intermodal, ils ne pourront ni profiter des possibilités de développement offertes par le commerce ni attirer les investissements des entreprises étrangères. Il leur faudra donc réaliser des investissements considérables dans les infrastructures de transport et de télécommunication pour fournir des services répondant aux normes de qualité du commerce international.

5. Les pays qui seront en mesure de soutenir la concurrence seront ceux qui auront la capacité de réaliser ces investissements. Les gouvernements sont invités à faire en sorte que les investissements – aussi bien publics que privés – soient consacrés en priorité aux infrastructures de transport et de télécommunication. Des partenariats entre le secteur public et le secteur privé, dans le cadre desquels les pouvoirs publics financent les infrastructures de base et le secteur privé apporte la superstructure et le matériel, ont été conclus dans un certain nombre de pays en développement. Grâce au progrès technique, le coût des infrastructures d'information et de télécommunication continue de baisser. Il faudrait réaliser des investissements dans le secteur des télécommunications nationales afin non seulement d'étendre le réseau, mais aussi d'accroître la capacité des circuits et la largeur de bande, de façon à diminuer les tarifs d'accès. La participation du secteur privé devrait être encouragée. Étant donné que toutes les expéditions internationales de marchandises font appel à plus d'un mode de transport, les gouvernements doivent s'assurer que le développement des infrastructures de transport est coordonné et correspond aux besoins nationaux<sup>2</sup>.

6. Des porte-conteneurs de grande capacité étant utilisés dans le cadre d'alliances maritimes mondiales pour le transport des produits manufacturés, les infrastructures portuaires devront être développées. Des groupes de pays peuvent ainsi être amenés à adopter des politiques de développement portuaire qui permettront d'exploiter les ressources disponibles de manière plus économique au niveau régional, par exemple en créant un port d'éclatement régional. Le développement de réseaux ferroviaires régionaux où l'écartement des rails serait normalisé est un autre moyen de réduire les délais d'acheminement et le coût du transport. La conclusion

---

<sup>2</sup> Voir le paragraphe 1 des Conclusions et recommandations concertées (TD/B/COM.3/EM.12/L.1).

d'accords de coopération régionale et la constitution de couloirs de transport en transit permettent de rationaliser les procédures, d'axer le développement national et régional sur les liaisons importantes ainsi que d'attirer des capitaux. La mise en place d'infrastructures régionales de télécommunication permettrait de réaliser des économies d'échelle. Les représentants de plusieurs commissions régionales à la Réunion d'experts ont pris note que des gouvernements avaient conclu des accords de coopération régionale. Les gouvernements étaient invités à poursuivre dans cette voie<sup>3</sup>.

7. Les experts se sont également demandé si les gouvernements ne devaient pas envisager de revoir leur législation nationale dans un sens plus favorable au commerce électronique. Ils ont constaté que l'application des règles et des règlements en vigueur dans un environnement électronique pouvait créer des obstacles au développement du commerce électronique dans l'ensemble des secteurs et en particulier dans les transports. Les exigences d'un «document écrit», d'une «signature» et d'un «original» découlant des conventions internationales applicables au transport étaient considérées comme un frein important. Les experts ont ainsi réaffirmé la nécessité de mettre en place un cadre juridique favorable au commerce électronique. Cette question avait été abordée et mise en évidence à plusieurs reprises au sein de la CNUCED et d'autres organisations internationales. Les participants à la Réunion d'experts de la CNUCED sur le renforcement des capacités dans le domaine du commerce électronique: aspects juridiques et réglementaires, organisée en 1999<sup>4</sup>, ont prié instamment les gouvernements de revoir leur infrastructure juridique actuelle, de l'adapter aux exigences du commerce électronique et, le cas échéant, d'adopter de nouvelles lois.

8. Les experts ont constaté que des gouvernements avaient promulgué une législation favorable au commerce électronique ou étaient en passe de le faire. Ils ont évoqué les lois types sur le commerce électronique (1996) et sur les signatures électroniques (2001) qui avaient été adoptées par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et qui contiennent des règles et des directives internationales intéressant les législateurs nationaux.

9. À la lumière des débats, les experts ont jugé nécessaire de demander instamment aux gouvernements de rationaliser et d'adapter leur appareil juridique aux besoins des transactions électroniques. Dans un souci de cohérence et afin d'éviter l'adoption de lois nationales différentes, ils ont invité les gouvernements à prendre en compte, dans leurs efforts d'adaptation, les règles et directives internationales existantes telles que les lois types de la CNUDCI<sup>5</sup>.

10. Il convient de rappeler que les conventions internationales régissant les transports maritimes, telles que les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby, s'appliquent essentiellement aux documents, excluant ainsi les communications électroniques. En revanche,

---

<sup>3</sup> Ibid., par. 2.

<sup>4</sup> Voir les Conclusions et recommandations concertées de la Réunion d'experts (TD/B/COM.3/EM.8/3).

<sup>5</sup> Voir les paragraphes 3 et 4 des Conclusions et recommandations concertées (TD/B/COM.3/EM.12/L.1).

les conventions internationales régissant le transport aérien et le transport ferroviaire ont été révisées en 1999<sup>6</sup> afin d'autoriser l'utilisation de messages électroniques en lieu et place des documents de transport traditionnels. Constatant que le non-respect des prescriptions des conventions internationales en vigueur avait des conséquences néfastes pour les prestataires et les utilisateurs de services de transport, les experts ont invité les gouvernements «à envisager d'adopter les traités existants sur les transport internationaux qui autorisent l'utilisation de documents de transport électroniques»<sup>7</sup>.

11. Les experts étaient d'avis que les réglementations et les pratiques administratives relatives à la circulation des marchandises pouvaient être simplifiées, afin de réduire les retards d'acheminement et de faciliter l'utilisation des technologies de l'information et de la communication<sup>8</sup>. En particulier, la réforme des procédures douanières et l'utilisation des technologies de l'information peuvent accélérer le dédouanement. La création d'un organe chargé de faciliter le commerce et le transport est un autre moyen d'amener les diverses parties à analyser ensemble les procédures nationales en vigueur et à les modifier en fonction des recommandations et des normes internationales.

12. La conteneurisation a permis d'accroître la productivité des ports et des navires, accélérant ainsi le mouvement des marchandises. Toutefois, le transit portuaire peut être retardé lorsque les informations requises ne sont pas fournies ou sont insuffisantes, au détriment d'une bonne planification des activités et du dédouanement rapide des marchandises. Les technologies de l'information et de la communication permettront de réduire non seulement le temps consacré à l'échange des informations, mais aussi les erreurs dues aux multiples transcriptions des données. La mise en place d'un système d'information de collectivité portuaire est un moyen pour de nombreuses autorités portuaires d'améliorer l'exactitude et la circulation de l'information. Dans certains ports, les services compétents (administration douanière et autorités portuaires) et les milieux économiques ont créé des coentreprises chargées de mettre au point, d'installer et de gérer ce type de système. Après avoir établi des liens avec les services douaniers, ce qui était leur objectif principal, nombre de ces entreprises avaient accru leur capacité d'envoyer et de recevoir d'autres messages, souvent par le biais d'Internet.

13. Les gouvernements peuvent prendre des mesures pour promouvoir et financer en partie la mise au point d'un système informatique de collectivité portuaire destiné à accroître l'efficacité des ports et à accélérer le transit des marchandises<sup>9</sup>. Un tel système permettrait aux divers acteurs de communiquer par voie électronique, aussi bien grâce à l'échange de données informatisé qu'à Internet. L'avantage d'un système de collectivité portuaire est que tous les partenaires autorisés ont accès à la même information, qui peut être mise à jour avant l'arrivée

---

<sup>6</sup> Voir la Convention de Montréal sur le transport aérien (1999) et la Convention sur les transports ferroviaires (1999).

<sup>7</sup> Voir le paragraphe 5 des Conclusions et recommandations concertées (TD/B/COM.3/EM.12/L.1).

<sup>8</sup> Ibid., par. 6.

<sup>9</sup> Ibid., par. 8.

des marchandises et au cours de leur transit dans la zone portuaire. Les deux principales parties sont les autorités portuaires et l'administration douanière, c'est-à-dire des organismes publics. Ce type de système devrait utiliser le plus possible des messages normalisés, afin de pouvoir échanger l'information au niveau international. Pour favoriser leur utilisation, les gouvernements devraient mettre au point des systèmes qui obligent les négociants à remplir sur Internet les documents nécessaires au commerce et aux transports internationaux.

14. Le cas échéant, les gouvernements devraient prendre des mesures pour libéraliser les conditions d'accès aux marchés pour les prestataires de services de télécommunication, en particulier pour les prestataires de services Internet<sup>10</sup>. Dans les pays où ces prestataires sont nombreux, les frais d'utilisation d'Internet sont en général moins élevés que dans les autres pays. On a constaté que l'introduction de la concurrence avait eu tendance à faire baisser les prix et à améliorer la qualité du service, ce qui était particulièrement important en vue de faciliter l'accès du public.

15. Outre la nécessité de disposer d'infrastructures de transport et de communication, les experts ont souligné le rôle important que les gouvernements et les entreprises jouaient pour promouvoir l'information et l'éducation du public sur tous les aspects du commerce électronique ainsi que sur les perspectives et avantages que celui-ci offrait<sup>11</sup>. Un moyen avéré de combler toutes les lacunes dans ce domaine est de dispenser une formation dans les établissements scolaires et aux adultes. S'il est vrai que chaque pays doit mettre en place le système qui est le mieux adapté à ses besoins, les pouvoirs publics ont un rôle clef à jouer.

### **B. Mesures pouvant être prises au niveau international**

16. Les experts sont convenus que la communauté internationale pouvait jouer un rôle important pour accroître la compétitivité des acteurs du commerce et des transports dans les pays en développement. Les organisations internationales s'occupant de commerce électronique et de transport étaient donc priées de coopérer et de coordonner leurs activités. Elles étaient aussi invitées à intensifier leur assistance législative, technique et financière aux pays en développement dans les domaines suivants:

- a) Examen et adaptation des lois et réglementations nationales;
- b) Promotion de l'information, et activités d'éducation et de formation;
- c) Développement des infrastructures de transport et de télécommunication;
- d) Renforcement des prestataires de services de transport et de télécommunication.

17. Dans ses observations, un État membre a également proposé que les organisations internationales aident les pays en développement à renforcer leur infrastructure dans le domaine des technologies de l'information.

---

<sup>10</sup> Ibid., par. 9 et 10.

<sup>11</sup> Ibid., par. 11.

### Chapitre III

#### PROPOSITIONS CONCERNANT LES TRAVAUX DE LA CNUCED

18. Les recommandations des experts adressées à la CNUCED donnent des orientations quant au programme de travail. La nécessité de suivre en permanence l'évolution des aspects économiques, commerciaux et juridiques du commerce électronique et des services de transports internationaux, et notamment d'en analyser les implications pour les pays en développement, a été réaffirmée<sup>12</sup>. Dans ses observations, un État membre a proposé que la CNUCED examine les progrès réalisés par les gouvernements dans les domaines suivants: adaptation de l'infrastructure juridique aux besoins du commerce électronique, adoption des traités existants sur les transports internationaux qui autorisent l'utilisation de documents de transport électroniques et sensibilisation du public au commerce électronique<sup>13</sup>. La CNUCED pourrait le faire dans le cadre de ses publications périodiques et d'études spécifiques.

19. Les experts ont examiné le rôle des documents de transport, en particulier des connaissements, dans le commerce international et les possibilités de les remplacer par des équivalents électroniques. Les fonctions du connaissement en tant que reçu délivré pour des marchandises, preuve de la conclusion d'un contrat de transport et titre représentatif ont été soulignées. C'est cette troisième fonction qui a fait du connaissement un document essentiel dans le commerce international, permettant de vendre des marchandises entre des parties situées en différents endroits du monde. En tant que titre, le connaissement représente les marchandises concernées et les droits sur ces marchandises peuvent être transférés en l'endossant. Il peut donc être transféré de nombreuses fois pendant le transport sans que l'armateur en ait connaissance. Pour que celui-ci puisse livrer les marchandises à leur propriétaire de droit, le connaissement original doit être présenté au port de destination.

20. Les problèmes viennent du fait que grâce aux techniques modernes de transport, les marchandises arrivent plus vite au port de destination, ce qui n'est pas le cas des documents d'expédition. L'arrivée tardive des connaissements a des incidences en matière de coût et de responsabilité, les marchandises étant livrées en l'absence du connaissement original ou contre la remise de «lettres de garantie». Donc, la fonction de titre représentatif, qui a fait du connaissement un document important dans le commerce international, est aussi à l'origine des problèmes les plus graves et continuera de rendre difficile le remplacement du connaissement par des équivalents électroniques.

21. C'est pourquoi l'utilisation de documents de transport négociables comme les lettres de transport maritime a été préconisée. Ces dernières sont à la fois un reçu délivré pour des marchandises et la preuve qu'un contrat de transport a bien été conclu, mais elles ne sont pas des titres représentatifs et ne doivent pas être remises au transporteur au port de destination pour obtenir la livraison des marchandises.

---

<sup>12</sup> Ibid., par. 17.

<sup>13</sup> Ibid., par. 3, 4, 5 et 11.

22. La communauté internationale<sup>14</sup> n'a cessé de demander que les lettres de transport maritime soient davantage utilisées lorsqu'il n'est pas envisagé de transférer la propriété des marchandises concernées pendant leur transit. Or, les experts ont constaté que les connaissements négociables sont même utilisés pour les échanges n'exigeant pas de document de transport négociable.
23. En outre, dans le contexte du commerce électronique, la négociabilité du connaissement constitue un obstacle de taille à la mise au point d'un équivalent électronique. Conformément à la législation en vigueur, les droits de propriété sont attachés à la possession matérielle d'un document papier. Le connaissement électronique n'est donc pas considéré comme un titre représentatif<sup>15</sup>. Le recours accru à des documents de transport non négociables facilitera donc grandement la transition à un environnement électronique.
24. Compte tenu de ce qui précède, les experts ont invité les parties commerciales à réviser leurs pratiques commerciales concernant l'utilisation des documents de transport négociables traditionnels<sup>16</sup> et ont jugé nécessaire que la CNUCED se livre à une étude de la situation actuelle. Selon les experts<sup>17</sup>, la CNUCED pourrait étudier dans quelle mesure il est nécessaire de conserver des documents de transport négociables tels que les connaissements pour les besoins du commerce international moderne et les possibilités qui s'offrent de les remplacer par des documents de transport non négociables tels que les lettres de transport maritime et par des équivalents électroniques.
25. En examinant les questions et les incertitudes juridiques découlant du recours à des moyens électroniques de communication dans le commerce et les transports internationaux, les experts ont constaté qu'un certain nombre de gouvernements avaient promulgué une législation favorable au développement du commerce électronique ou étaient en passe de le faire. Ils ont mis l'accent sur les lois types de la CNUDCI sur le commerce électronique (1996) et sur les signatures électroniques (2001), qui visaient à fournir des directives aux législateurs nationaux. Il a été rappelé que la CNUDCI allait notamment élaborer un instrument international qui lèverait les obstacles juridiques à l'application des conventions internationales régissant le commerce et les transports internationaux.
26. Les experts ont estimé que dans l'attente de la mise en place du cadre juridique nécessaire, les règles et arrangements contractuels entre parties pourraient contribuer de manière importante

---

<sup>14</sup> Voir les recommandations de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, «Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime», n° 12/Rev.1; [www.unece.org/cefact/rec/rec12en.htm](http://www.unece.org/cefact/rec/rec12en.htm).

<sup>15</sup> Pour de plus amples renseignements, voir «Commerce électronique et services de transports internationaux», TD/B/COM.3/EM.12/2, deuxième partie, aspects juridiques et documentaires, par. 30 à 50.

<sup>16</sup> Voir le paragraphe 12 des Conclusions et recommandations concertées (TD/B/COM.3/EM.12/L.1).

<sup>17</sup> Ibid., par. 18.

à lever certaines incertitudes juridiques ou suppléer la législation en vigueur à cette fin. Les experts ont reconnu que tous les obstacles juridiques ne pourraient être surmontés par des arrangements contractuels. Par exemple, lorsque l'obligation d'un «document écrit», d'une «signature» ou d'un «original» découle d'une loi ou d'une convention internationale, les arrangements contractuels n'ont aucun effet. La CNUCED a donc été priée de réaliser des travaux de recherche sur les possibilités d'utiliser des modalités contractuelles pour faciliter une plus large utilisation du commerce électronique dans les services de transports internationaux<sup>18</sup>.

27. Les experts ont à nouveau souligné l'importance de la mise en valeur des ressources humaines et ont prié la CNUCED de concevoir et de diffuser du matériel pédagogique, ainsi qu'une information, sur l'évolution du commerce électronique et des services de transports internationaux<sup>19</sup>. La mise en valeur des ressources humaines devrait répondre aux demandes ou aux besoins exprimés par les pays en développement et devrait être réalisée en collaboration étroite avec les exploitants privés.

28. La CNUCED a également été priée d'aider les pays en développement à concevoir des systèmes d'information de collectivité portuaire<sup>20</sup>. Des systèmes de ce type ont été mis au point aussi bien dans des pays développés que dans des pays en développement, et bien qu'ils soient par nature internationaux, la tendance est à la mise au point de messages nationaux normalisés pour échanger l'information. Le secrétariat pourrait recueillir des renseignements sur ces systèmes, notamment sur la manière dont ils ont été mis en place et dont ils sont organisés, sur leurs modalités de financement, sur le type d'informations échangées, sur les normes utilisées, sur les accords conclus et sur les applications fondamentales. Les enseignements tirés dans le cadre des programmes d'assistance technique du secrétariat relatifs aux systèmes d'information sur les transports et aux systèmes douaniers constitueraient des contributions précieuses à cette étude. Après analyse, des directives pourraient être établies en vue de faciliter la conception et la mise en place d'un système d'information de collectivité portuaire, ce qui permettrait de tirer le meilleur parti possible des messages normalisés utilisés au niveau international.

29. Enfin, les experts étaient d'avis que la Réunion d'experts devrait être convoquée à intervalles réguliers, pour que les pays en développement puissent profiter d'un dialogue institutionnalisé sur les meilleures pratiques en matière de commerce électronique et de services de transports internationaux<sup>21</sup>. Les progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations concertées pourraient ainsi être examinés dans le cadre d'un mécanisme de suivi.

-----

---

<sup>18</sup> Ibid., par. 19.

<sup>19</sup> Ibid., par. 20.

<sup>20</sup> Ibid., par. 21.

<sup>21</sup> Ibid., par. 22.