



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

Distr.
GENERALE

TD/B/COM.3/5
TD/B/COM.3/EM.1/3
17 juin 1997

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT
Commission des entreprises, de la facilitation
du commerce et du développement
Deuxième session
Genève, 1er décembre 1997

**RAPPORT DE LA REUNION D'EXPERTS SUR L'UTILISATION DE L'INFORMATIQUE
POUR ACCROITRE L'EFFICACITE DES SYSTEMES DE TRANSIT**

Tenue au Palais des Nations, à Genève,
du 5 au 7 mai 1997

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
I. Recommandations adoptées par la Réunion d'experts	2
II. Questions d'organisation	3
<u>Annexes</u>	
I. Résumé des discussions informelles des experts établi par le Président	5
II. Participation	9

I. RECOMMANDATIONS ADOPTEES PAR LA REUNION D'EXPERTS ¹

A sa séance de clôture, le 7 mai 1997, la Réunion d'experts sur l'utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit a adopté les recommandations ci-après concernant le point 3 de son ordre du jour.

Généralités

1. La Réunion d'experts a rappelé que, malgré les progrès rapides des technologies de l'information, le transit douanier continuait de reposer en grande partie sur des procédures impliquant la transmission de documents sur papier.

2. La Réunion a souligné la contribution essentielle des technologies de l'information à un bon fonctionnement des systèmes de transit douanier. Elle a également noté que, bien qu'elle ne puisse être considérée comme la solution de tous les problèmes de transit, l'automatisation pouvait avoir des effets positifs sur l'amélioration des opérations de transit. Néanmoins, les individus, davantage que les machines, étaient essentiels à un bon fonctionnement du transit douanier. D'où la nécessité d'un encadrement juridique et de procédures adéquats, ainsi que d'un système approprié de garanties. Les administrations douanières devaient être dotées d'effectifs et de moyens adéquats et être déterminées à lutter contre la fraude, la contrebande et la corruption sous toutes ses formes. La Réunion a noté que "l'épine dorsale" des systèmes d'information sur le transit devrait comprendre, entre autres caractéristiques, d'une part des données spécifiques concernant les exploitants et les modes de transport, les régimes douaniers et la nature des marchandises, et d'autre part, des données sur des éléments de base communs à chaque envoi.

3. Il a également été souligné que les systèmes d'information sur les transports servant à localiser les marchandises en transit devraient être améliorés en vue d'une automatisation de la saisie des données. L'absence de tels systèmes dans de nombreux pays compromettrait actuellement l'efficacité des entreprises de transport en transit; elle était également préjudiciable à l'efficacité des systèmes de transit douanier.

4. La Réunion a rappelé que le système douanier automatisé (SYDONIA) et le système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) de la CNUCED étaient utilisés dans de nombreux pays se situant à différents niveaux de développement. Elle est convenue que l'informatisation des procédures de transit pourrait beaucoup contribuer à accélérer les procédures et à en réduire le coût, dans l'intérêt du commerce, tout en rendant plus efficaces les contrôles douaniers et la localisation des marchandises. Parallèlement, toutefois, elle a estimé que ce n'était que par une coopération avec d'autres organisations - par exemple, l'Organisation mondiale des douanes (OMD), la Commission européenne et d'autres groupements régionaux participant à des initiatives analogues - que l'on pourrait obtenir les meilleurs résultats possibles.

¹Adoptées par la Réunion d'experts à sa séance plénière de clôture, le 7 mai 1997, ces recommandations ont été initialement publiées sous la cote TD/B/COM.3/EM.1/L.1.

Recommandations

5. La Réunion a estimé que la CNUCED devrait, en coopération avec toutes les autres parties intéressées, s'employer à mettre au point un module sur le transit, dans le contexte du SYDONIA et du SIAM, qui reprendrait la structure des systèmes de messages indiqués dans le document intitulé "Utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit" (TD/B/COM.3/EM.1/2 et Add.1).

6. Ce module pouvait couvrir toutes les fonctions de contrôle douanier et de suivi du transport des marchandises en transit du début à la fin d'une opération de transit, y compris la décharge des garanties le cas échéant. Il devrait être ouvert à des systèmes informatiques analogues et, pour autant que la législation nationale le permette, autoriser l'accès voulu aux exploitants commerciaux et aux entrepreneurs de transport. Les messages utilisés devraient reposer sur les normes internationales en vigueur, en particulier les règles EDIFACT/ONU. Un groupe de pays de transit et de pays sans littoral - avec une priorité accordée aux PMA - pourrait être sélectionné pour tester l'application de ce module de transit électronique. En outre, les possibilités offertes par des techniques de localisation telles que les systèmes de positionnement universel (GPS) pourraient être étudiées en vue d'une éventuelle exploitation.

7. La Réunion a également estimé que la CNUCED devrait coopérer avec les organisations s'occupant du développement et de la maintenance des systèmes de transit, en particulier la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, la Commission européenne, divers groupements régionaux de pays en développement, ainsi que des entités compétentes du secteur public et du secteur privé.

8. Il a été jugé important de renforcer la coopération technique en faveur des pays en développement, en particulier des pays les moins avancés, pour les faire bénéficier des progrès réalisés dans l'utilisation des technologies de l'information concernant le transit douanier.

9. La Réunion a reconnu la nécessité d'un système global de transit douanier et d'un système intégré de localisation des marchandises ouvert à tous les exploitants. Elle a également reconnu que la CNUCED devrait continuer d'apporter un appui aux utilisateurs actuels du SYDONIA et du SIAM et poursuivre le développement et l'installation, y compris la promotion et le soutien technique correspondants, de ces deux systèmes.

II. QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Convocation de la Réunion d'experts

Conformément aux conclusions concertées adoptées par la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement à la séance de clôture de sa première session, le 24 janvier 1997², la Réunion

²Voir le rapport de la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement sur sa première session (TD/B/44/2-TD/B/COM.3/4), annexe II, par. 8 i).

d'experts sur l'utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit a été convoquée au Palais des Nations, à Genève, du 5 au 7 mai 1997. Elle a été ouverte, le 5 mai 1997, par le Directeur chargé de la Division de l'infrastructure des services pour le développement et de l'efficacité commerciale.

B. Election du bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

A sa séance d'ouverture, la Réunion d'experts a élu le bureau ci-après :

Président : M. Jean Duquesne (France)

Vice-Président/Rapporteur : M. Eric Lui (Singapour)

C. Adoption de l'ordre du jour

A la même séance, la Réunion d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire distribué sous la cote TD/B/COM.3/EM.1/1, qui se lisait comme suit :

1. Election du bureau
2. Adoption de l'ordre du jour
3. Utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit
4. Adoption du rapport.

D. Documentation

Pour l'examen de la question de fond (point 3 de l'ordre du jour), la Réunion d'experts était saisie d'un document du secrétariat de la CNUCED intitulé "Utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit" (TD/B/COM.3/EM.1/2 et Add.1).

E. Adoption du rapport

A sa séance de clôture, le 7 mai 1997, la Réunion d'experts a autorisé le Rapporteur à établir le rapport final de la Réunion, sous l'autorité du Président, en y incorporant les recommandations adoptées (voir la section I) et le résumé des discussions informelles des experts établi par le Président (voir l'annexe I).

ANNEXES

Annexe I

**RESUME DES DISCUSSIONS INFORMELLES DES EXPERTS
ETABLI PAR LE PRESIDENT ***

1. Les experts sont convenus de la nécessité de réviser les procédures administratives régissant le trafic de transit afin de les adapter aux techniques modernes de commerce et de transport. Il était notamment indispensable de mettre au point un système de transport en transit efficace faisant appel aux nouvelles technologies de l'information, qui pourrait être utilisé partout dans le monde dans l'intérêt du commerce. Certains experts ont rappelé que de nombreux acteurs participaient au transport en transit et que le débat, au lieu de se limiter aux aspects douaniers, devait viser à résoudre les problèmes rencontrés par les chargeurs dans les pays en développement.

2. L'objectif fondamental de tout système de transit devrait être d'accélérer le transport des marchandises en facilitant l'échange de l'information, d'où la nécessité d'harmoniser les besoins de toutes les parties intéressées. Les experts ont unanimement déclaré que tous les messages échangés devaient respecter les règles EDIFACT/ONU. Ils ont accordé une grande importance à la qualité de l'information. L'échange de données informatisé (EDI) pouvait contribuer à réduire le taux d'erreur, à diminuer les coûts liés au traitement de la documentation et à accélérer cette opération dès lors que la réglementation permettait aux négociants de saisir directement l'information et aux entreprises de transport de la transmettre aux administrations douanières. Les experts ont également jugé essentiel que le personnel chargé de gérer les systèmes de transit soit formé et motivé.

3. L'expert de la Turquie a présenté les grandes lignes de la révision de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR que le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la CEE devrait achever en juin 1997. La Convention comporterait des directives sur les conditions devant être remplies par les organismes de garantie, institutionnaliserait le système de contrôle informatisé (EDI) des carnets TIR (SAFETIR) et créerait un centre de contrôle international chargé de promouvoir la coopération entre les administrations douanières. Les experts sont convenus qu'en règle générale les systèmes de garanties étaient un élément essentiel de toute procédure de transit.

4. Le représentant de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) a présenté les travaux que son organisation consacrait à la révision de la Convention de Kyoto et qui portaient sur l'application des technologies de l'information aux systèmes de transit douanier. L'OMD avait également mis au point un manuel de mappage des données douanières qui était à la disposition de tous ses membres.

*Annexé au rapport conformément à la décision prise par la Réunion d'experts à sa séance de clôture, le 7 mai 1997.

5. Le représentant de la Commission de l'Union européenne a présenté un exposé sur l'informatisation des procédures de transit dans l'Union. Le nouveau système informatisé de transit, dont la mise au point avait démarré en 1993, serait opérationnel dans tous les bureaux de douane de l'Union européenne d'ici l'an 2000. Ce régime de transit commun serait un système fermé englobant les 15 pays membres de l'Union européenne, trois pays de l'AELE, ainsi que la Pologne, la Hongrie, la République tchèque et la République slovaque. Même si le remplacement de la documentation sur papier par ce système informatisé devait considérablement réduire la fraude, il resterait néanmoins indispensable de disposer de garanties.

6. Quelques experts ont noté que, dans certains pays, la réglementation pouvait s'opposer à l'échange électronique de l'information et donc retarder une exploitation bénéfique des nouvelles technologies de l'information. Les experts de pays en développement ont notamment témoigné des diverses difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre des accords de transit, concernant en particulier les systèmes de garanties. Il a également été constaté que la diversité des langues freinait le transport en transit, dans certains pays, notamment en Afrique de l'Ouest.

7. Les experts ont noté que le fait de pouvoir localiser avec précision les marchandises tout au long de leur transport aidait les négociants comme les entreprises de transport à mieux planifier leurs activités. L'expert de l'Afrique du Sud a informé les participants du projet de SPORNET de créer un système régional d'information sur le matériel roulant (RSIS) qui serait commun à neuf réseaux ferroviaires nationaux, dont certains utilisaient le SIAM de la CNUCED. De nombreux pays, en développement ou développés, tireraient un grand profit de l'utilisation de systèmes de localisation des marchandises transportées par voies terrestre et ferroviaire. Des systèmes de positionnement universel (GPS) commençaient à être utilisés pour suivre les transports routiers.

8. Les experts ont longuement discuté des avantages et des inconvénients d'une centralisation du contrôle douanier du transport en transit et ont estimé qu'il appartenait à chaque pays de décider du type d'organisation le mieux adapté à ses besoins particuliers. A cet égard, le modèle proposé par le secrétariat était valable quelle que soit la structure choisie, l'essentiel étant que les différents bureaux et administrations des douanes puissent communiquer entre eux et échanger des informations par EDI.

9. L'expert de la Chine a exposé les efforts que son gouvernement avait consentis pour ouvrir, en 1994, un couloir de transit ferroviaire entre la Chine et l'Europe. Un centre d'information avait été créé pour assurer la promotion de ce pont terrestre.

10. Plusieurs experts de pays en développement ont noté que de nombreux experts de PMA confrontés à de graves problèmes de transit n'avaient pu participer à la Réunion faute de moyens financiers. Ils ont proposé que des ressources soient prévues pour financer la participation d'experts des pays considérés aux réunions techniques de ce type.

11. Les pays en développement se heurtaient par ailleurs à des difficultés financières et techniques - insuffisances des réseaux de télécommunication, etc. - qui empêchaient les administrations douanières et les entreprises de transport de tirer pleinement parti des technologies de l'information. La mise en place de systèmes de transit douaniers était considérée comme une priorité par les autorités douanières de nombreux pays en développement.

12. L'expert des Etats-Unis d'Amérique a présenté le système expérimental utilisé dans six postes frontière entre les Etats-Unis, le Mexique et le Canada. Les formalités de dédouanement des camions y étaient accélérées par divers moyens : transpondeurs réutilisables, lecteurs et échange d'informations par Internet. Le système servait également à contrôler l'identité du chauffeur et à vérifier la validité de l'assurance du véhicule.

13. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a fait un exposé sur le nouveau système informatisé de contrôle des carnets TIR (SAFETIR). Dans l'ancien système, quelque trois millions de carnets TIR étaient délivrés chaque année et les difficultés à contrôler un tel volume de documents sur papier avaient entraîné une multiplication des fraudes. Pour remédier à ce grave problème, les entreprises de transport routier du secteur privé avaient mis au point, dans le cadre de l'IRU, un système informatisé utilisant les messages EDIFACT qui fonctionnait désormais dans une quarantaine de pays. La Commission européenne encourageait vivement le développement de ce système.

14. L'expert de la Hongrie a informé les participants que l'administration douanière de son pays avait mis au point un système de transit informatisé. Celui-ci devait traiter les quelque trois millions de déclarations de transit que la Hongrie, plaque tournante du commerce international, recevait chaque année. Afin de trouver une solution urgente à ce problème et de contrôler tous les passages de marchandises, les douanes hongroises avaient conçu, à partir d'une base de données et d'un logiciel de transmission de l'information, un système comparable à celui proposé par la CNUCED. Si cette dernière réalisait un module de transit, les pays en développement et les pays en transition ne seraient pas obligés de développer individuellement leur propre système et l'échange d'informations entre bureaux de douane de différents pays en serait facilité.

15. Des experts de pays en développement ont expliqué que l'installation du SYDONIA avait permis à leur administration douanière de réduire le temps nécessaire au contrôle des déclarations de douane de sept jours à un jour, voire moins. Toutefois, dans certains pays où le système n'avait été mis en place que dans les ports, il faudrait que son utilisation s'étende aux postes frontière, dans l'intérêt du trafic de transit.

16. Les experts ont reconnu que les technologies de l'information ne pouvaient, à elles seules, éliminer la fraude. Cependant, dès lors qu'ils disposaient d'informations précises et pouvaient être informés rapidement d'éventuelles irrégularités, les douaniers étaient en mesure d'exercer un contrôle plus efficace et de mieux faire respecter la loi. L'informatique permettait une transmission fiable de l'information et pouvait réduire la charge de travail des douaniers, leur laissant ainsi davantage de temps pour se consacrer à la détection des fraudes. Grâce à l'informatisation des

fichiers, on pourrait facilement repérer les entreprises de transport et les chauffeurs ayant des antécédents douteux.

17. Les experts ont estimé que les PMA avaient besoin de l'assistance de la CNUCED pour appliquer le SYDONIA et le SIAM et, notamment, pour élaborer des procédures de transit efficaces utilisant l'informatique. Cela devait se faire avec la coopération d'autres organisations compétentes et en consultation étroite avec les chargeurs et les entreprises de transport. De plus, le module de transit devrait être limité aux données strictement nécessaires, afin que les procédures soient aussi simples et pratiques que possible. La mise au point et l'installation d'un module de transit informatisé permettraient d'accélérer les procédures et d'en réduire les coûts dans l'intérêt du commerce, notamment dans le cas des pays en développement sans littoral.

18. Les recommandations adoptées par les experts n'auraient aucune incidence financière sur le budget ordinaire de la CNUCED. Au contraire, avec les débats des experts, elles aideraient considérablement le secrétariat à concevoir un module de transit financé par des fonds extrabudgétaires. La Réunion d'experts avait donc très utilement contribué à dégager un consensus sur la réalisation et l'utilisation d'un module de transit informatisé qui, une fois installé, faciliterait le trafic de transit.

Annexe II

PARTICIPATION *

1. Les Etats membres de la CNUCED ci-après étaient représentés à la Réunion :

Afghanistan	Kirghizistan
Afrique du Sud	Koweït
Algérie	Liban
Allemagne	Libéria
Arménie	Lituanie
Bangladesh	Luxembourg
Belgique	Madagascar
Brésil	Malawi
Cameroun	Maroc
Cap-Vert	Mexique
Chine	Mongolie
Colombie	Myanmar
Congo	Népal
Costa Rica	Nigéria
Côte d'Ivoire	Nouvelle-Zélande
Cuba	Pakistan
Danemark	Pays-Bas
Egypte	Pérou
Equateur	Philippines
Espagne	Pologne
Etats-Unis d'Amérique	République tchèque
Ethiopie	Roumanie
Fédération de Russie	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Finlande	Sénégal
France	Singapour
Gambie	Slovénie
Ghana	Sri Lanka
Hongrie	Suisse
Inde	Thaïlande
Iran (République islamique d')	Trinité-et-Tobago
Iraq	Tunisie
Irlande	Turquie
Italie	Yémen
Japon	Zambie
Jordanie	Zimbabwe
Kazakstan	
Kenya	

2. La Commission économique pour l'Europe et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale étaient représentées à la Réunion.

*La liste des participants porte la cote TD/B/COM.3/EM.1/INF.1.

3. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la Réunion :

Agence de coopération culturelle et technique
Communauté européenne
Conseil de l'Accord de Carthagène
Organisation de la Conférence islamique
Organisation de l'unité africaine
Organisation mondiale des douanes

4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la Réunion :

Catégorie générale

Chambre de commerce internationale
Confédération internationale des syndicats libres
Fédération mondiale des associations pour les Nations Unies
Union internationale des transports routiers

Catégorie spéciale

Fédération des associations nationales de transitaires et assimilés
d'Amérique latine et des Caraïbes
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés
Union internationale des chemins de fer

5. L'organisme intergouvernemental ci-après, spécialement invité par le secrétariat, a participé à la Réunion :

Marché commun des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe.
