



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

Distr.  
LIMITÉE

TD/B/COM.3/L.19/Add.1  
20 février 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
Commission des entreprises, de la facilitation du commerce  
et du développement  
Genève, 18-21 février 2002

**PROJET DE RAPPORT DE LA COMMISSION DES ENTREPRISES,  
DE LA FACILITATION DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
SUR SA SIXIÈME SESSION**

18-21 février 2002

Rapporteur: M. Paul Frix (Belgique)

Orateurs:

Représentant du secrétariat

Sri Lanka (pour le Groupe asiatique et  
la Chine)

Canada (Présidente de la Réunion d'experts sur le  
commerce électronique et les services de transports  
internationaux: meilleures pratiques pour accroître la  
compétitivité des pays en développement)

Espagne (pour l'Union européenne)

États-Unis d'Amérique

Maroc (pour le Groupe africain)

Bangladesh

Paraguay (pour le Groupe latino-américain et caraïbe)

**Note à l'intention des délégations**

Le présent projet de rapport est un texte provisoire, qui est distribué aux délégations pour approbation.

Toute demande de modification à apporter aux déclarations des délégations doit être soumise au plus tard le **mercredi 27 février 2002**, à la:

Section d'édition de la CNUCED, bureau E-8108, télécopieur: 907 0056,  
téléphone: 907 5656/1066.

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

(Point 3 de l'ordre du jour)

1. Pour l'examen de ce point, la Commission était saisie de la documentation suivante:

«Rapport de la Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transports internationaux: meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement» (TD/B/COM.3/38 – TD/B/COM.3/EM.12/3)

«Commerce électronique et transports internationaux: meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement» (TD/B/COM.3/42)

2. Le **représentant du secrétariat**, présentant ce point, a rappelé le rôle important que le secteur des transports jouait dans le processus de mondialisation et de développement. Les mutations technologiques et organisationnelles enregistrées dans ce secteur étaient essentiellement déterminées par les impératifs du commerce Est-Ouest, et non par ceux des échanges Nord-Sud. Les pays en développement devaient supporter des frais de transport plus élevés et le secteur des transports n'était guère en mesure de stimuler le commerce et le développement de ces pays. Le commerce électronique non seulement contribuait à accroître l'efficacité de ce secteur, mais permettait aussi aux prestataires des pays en développement possédant les compétences voulues de transformer des activités traditionnelles telles que le transit et l'expédition en services logistiques à valeur ajoutée. Toutefois, il existait des obstacles juridiques à l'utilisation d'Internet et du commerce électronique dans les transports. Il s'agissait notamment de l'absence de cadre législatif favorable. Les règles en vigueur, qui étaient encore fondées sur l'existence de documents papier, ne facilitaient pas le remplacement des documents de transport traditionnels par des équivalents électroniques. De même, les pratiques documentaires privilégiaient encore l'usage de documents de transport négociables, en particulier dans les pays en développement, malgré le fait que des documents représentatifs n'étaient pas véritablement nécessaires dans les transactions commerciales, les marchandises ne devant pas changer de propriétaire pendant leur acheminement.

3. Le représentant a appelé l'attention sur le rôle des pouvoirs publics, qui était non seulement de fournir des infrastructures, mais aussi de mener des réformes visant à accroître l'efficacité du secteur des transports. À cet égard, il a souligné la nécessité de prendre des mesures en matière d'accès aux marchés, thème qui était examiné au niveau mondial au sein de l'OMC dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), et surtout de prendre des dispositions pour améliorer les capacités commerciales des exploitants nationaux. À cette fin, l'appui de la communauté internationale, y compris de la CNUCED, serait nécessaire, sous la forme de mesures visant à exploiter de manière optimale les infrastructures existantes, notamment par un renforcement des capacités institutionnelles et par une réforme du cadre réglementaire ainsi que par la promotion d'applications technologiques durables grâce au transfert de savoir-faire et à la formation. Le représentant a noté que ce souci d'efficacité était également présent dans les recommandations que la Réunion d'experts avait adressées aux exploitants, aux gouvernements et à la communauté internationale, y compris la CNUCED.

4. La représentante du **Canada**, prenant la parole en sa qualité de **Présidente de 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 dit que les experts avaient examiné les incidences du commerce électronique sur les services de transports internationaux, notamment les aspects économiques, opérationnels et juridiques. La participation de 80 experts provenant des secteurs public et privé de 55 pays, notamment de représentants d'organisations intergouvernementales, d'institutions spécialisées, de commissions régionales et d'organisations non gouvernementales, avait permis un examen détaillé et équilibré du thème de la Réunion. Les exposés présentés sur la situation du commerce électronique aux niveaux national et régional avaient fait ressortir l'existence de grandes disparités entre les pays en développement qui s'expliquaient par de multiples raisons: carences des infrastructures de transport et de télécommunication et de l'appareil juridique, nombre peu élevé d'ordinateurs et possibilités limitées d'accès à Internet, manque de connaissances fondamentales.

5. Les grands transporteurs de pays développés avaient mis au point et exploitaient avec succès des systèmes d'information et de communication qui utilisaient Internet dans le cadre normal de leurs activités; ils s'efforçaient de constituer des partenariats avec leurs clients et de conclure des accords visant à simplifier les procédures de transport. Les pays en développement étaient encouragés à recourir à cette technologie pour améliorer leurs services de transport.

Par ailleurs, la mise au point de systèmes de collectivité portuaire offrait la possibilité d'échanger des informations entre les principaux partenaires portuaires, à savoir les douanes et autres administrations, les transporteurs maritimes, les transporteurs terrestres, les exploitants de terminaux, les transitaires et les négociants, pour accroître aussi l'efficacité des transports. Ces systèmes pourraient intéresser les pays sans littoral, en améliorant la garantie documentaire pour les marchandises en transit provenant des ports maritimes.

6. Les mesures qui devaient être prises pour remédier à ces disparités consistaient notamment: à investir dans les infrastructures nationales en matière de transport, de télécommunication et de technologies de l'information; mettre en place un cadre réglementaire favorisant la réduction des frais de télécommunication et d'accès à Internet; promulguer une législation adaptée. Sur le plan juridique, des progrès avaient été réalisés: des gouvernements avaient adapté leurs lois aux besoins du commerce électronique ou étaient en passe de le faire, notamment concernant l'exigence de documents «écrits», «signés» et «originaux», dont la mention dans les lois nationales et les conventions relatives au transport constituait un obstacle au développement du commerce électronique. En outre, le secteur des transports devait résoudre un problème particulier, à savoir remplacer les documents de transport négociables tels que les connaissements par des équivalents électroniques. Il s'avérait que dans de nombreux cas, des documents négociables n'étaient pas nécessaires. Il fallait donc que les parties commerciales revoient leurs pratiques documentaires. L'utilisation de documents non négociables faciliterait le passage au commerce électronique.

7. Les recommandations des experts soulignaient la nécessité d'investir dans les infrastructures de transport, de télécommunication et d'information, de rationaliser et d'adapter l'appareil juridique, de simplifier les réglementations et les pratiques administratives, d'utiliser davantage les technologies de l'information dans les services de transport, ainsi que d'entreprendre des activités de sensibilisation et de formation. La CNUCED a été expressément priée de suivre l'évolution de la situation et d'en évaluer les incidences sur les pays en développement, de réaliser des études sur l'utilisation des documents de transport traditionnels, d'élaborer des directives pour la création de systèmes de collectivité portuaire et de mettre au point du matériel pédagogique. La représentante a rappelé la recommandation des experts de mettre en place un mécanisme de suivi pour faire en sorte que les pays en développement

profitent des progrès technologiques dans le secteur des transports et ne soient pas davantage marginalisés.

8. Le représentant du **Maroc**, s'exprimant au nom du **Groupe africain**, a dit que les technologies de l'information et de la communication étaient de plus en plus utilisées dans tous les services de transport et de logistique et avaient transformé les méthodes de travail de l'ensemble des exploitants. Toutefois, en Afrique, ces technologies n'avaient guère été appliquées aux services de transport en raison d'une multitude de facteurs tels que les carences des infrastructures de transport et de télécommunication et de l'appareil juridique, l'accès limité et le coût élevé des raccordements à Internet ainsi que le manque de compétences. Le commerce électronique offrait de grandes chances d'intégrer les pays africains au système commercial international et de réduire les frais élevés de transport de leurs marchandises. À cet égard, le représentant a souligné qu'il importait d'utiliser davantage les technologies de l'information pour améliorer le fonctionnement des infrastructures existantes telles que les ports. Il a souscrit aux recommandations des experts et a relevé la nécessité pour les gouvernements de coordonner les investissements dans les infrastructures de transport et dans les nouvelles technologies, d'adapter l'appareil juridique aux besoins des transactions électroniques et d'accorder une attention particulière à la diminution des frais d'accès à Internet. Il a demandé au secrétariat de la CNUCED d'accroître son appui au renforcement des capacités des pays africains d'utiliser les technologies de l'information dans les services internationaux de transport et de logistique. Il a évoqué en particulier les études à réaliser sur les substituts possibles des documents de transport traditionnels et sur la création de systèmes modèles de collectivité portuaire qui aideraient les pays à avoir davantage recours au commerce électronique. Enfin, il s'est félicité de l'incorporation du commerce électronique dans le projet de programme d'assistance technique qui était examiné suite à la Déclaration de Doha.

9. Le représentant du **Paraguay**, s'exprimant au nom du **Groupe latino-américain et caraïbe**, a déclaré que l'utilisation des télécommunications numériques était une réalité dans les villes d'Amérique latine, comme le montraient l'utilisation croissante du courrier électronique et de l'Internet par une grande partie de la population et le nombre de sites Web exploités par les Chambres de commerce de nombreuses villes, sites dont l'interactivité présentait un grand intérêt pour leurs membres. Les pays d'Amérique latine représentaient environ 5,4 % du commerce mondial et, selon la CEPALC, plus des trois quarts des échanges internationaux de ces pays

mesurés en terme de valeur se faisaient par mer, voire plus de 90 % pour certains pays. Pour les pays sans littoral, un quart à un tiers des échanges se faisaient par mer. Cette proportion était moindre pour le Mexique, étant donné les liaisons terrestres importantes entre ce pays et les États-Unis. Les pays d'Amérique latine avaient adopté une attitude dynamique concernant l'introduction des technologies numériques en fonction de leurs besoins commerciaux et de leur degré de développement. Ces 10 dernières années, les politiques d'ouverture aux échanges internationaux s'étaient accompagnées de l'introduction des nouvelles technologies de l'information dans les secteurs public et privé. Par exemple, le programme d'assistance technique SYDONIA de la CNUCED, qui visait à établir des procédures efficaces de dédouanement des marchandises, était mis en œuvre dans huit pays de la région. De nombreux organismes portuaires disposaient de sites Web qui comprenaient des renseignements sur les services et les tarifs douaniers ainsi que des statistiques. Dans le secteur privé, un important transporteur maritime exploitait un portail Internet pour ses opérations et, à Buenos Aires, un exploitant d'un terminal à conteneurs proposait des services à valeur ajoutée par le biais de son site Web. Plusieurs pays avaient récemment progressé dans l'adoption d'une législation autorisant l'utilisation des signatures électroniques. Toutefois, seules quelques filières de soutien logistique, comme celles concernant les concentrés citriques, étaient parvenues à intégrer informations commerciales et renseignements sur les transports. Ce domaine d'activité, qui présentait un intérêt pour les autres négociants, contribuerait à améliorer la compétitivité des produits sur les marchés mondiaux. Enfin, le représentant a déclaré qu'il soutenait les travaux de la CNUCED sur les systèmes de collectivité portuaire, les activités de formation visant à mettre en place de tels systèmes, les études concernant l'utilisation des documents de transport traditionnels et leurs équivalents électroniques et la délivrance de licences de transport aux niveaux national, régional et international, de manière à diversifier l'utilisation du commerce électronique.

10. La représentante de **Sri Lanka**, prenant la parole au nom du **Groupe asiatique et de la Chine**, a souligné que les technologies de l'information et de la communication étaient importantes pour garantir le bon fonctionnement des chaînes de transport et l'échange rapide de l'information et de la documentation entre opérateurs. Les pays du Groupe asiatique, acteurs clefs du commerce international, avaient représenté 22 % des exportations mondiales et 18,3 % des importations mondiales en 2000. Certains d'entre eux, en faisant du commerce électronique

une priorité, avaient tout particulièrement bénéficié du point de vue économique de leur intégration dans les chaînes internationales d'approvisionnement. En outre, l'existence de services de transport fiables avait favorisé les investissements étrangers directs. Toutefois, d'autres pays de la région, qui ne disposaient pas des infrastructures et des compétences nécessaires, ne pouvaient tirer profit des perspectives offertes par le commerce électronique. La Réunion d'experts avait formulé des recommandations particulièrement intéressantes et fourni des orientations sur les mesures à prendre aux fins du renforcement des capacités et de l'amélioration de la compétitivité des entreprises concernées par les transports et le commerce international. La représentante souscrivait donc pleinement aux recommandations de la Réunion d'experts. Enfin, elle s'est félicitée de la partie D du projet de plan de renforcement des capacités et de coopération technique en faveur des pays en développement, en particulier des PMA, et des pays en transition visant à les aider à participer au programme de travail de l'OMC approuvé à Doha, qu'elle considérait comme une avancée vers la promotion du commerce électronique et l'utilisation des technologies de l'information et des télécommunications à l'échelon international.

11. Le représentant de l'**Espagne**, intervenant au nom de l'**Union européenne**, a souligné que l'utilisation du commerce électronique dans les transports faciliterait le commerce international des biens et des services et, par conséquent, améliorerait la compétitivité des exportations des pays en développement sur les marchés mondiaux. Il s'est félicité que la Déclaration de Doha ait prêté attention au commerce électronique et à la facilitation du commerce et s'est déclaré convaincu que la CNUCED avait un rôle important à jouer en aidant les pays en développement lors des prochaines négociations. Il a fait siennes les recommandations adressées par la Réunion d'experts aux gouvernements et aux entreprises, à la communauté internationale en ce qui concerne le renforcement de son assistance financière et législative, et à la CNUCED en ce qui concerne la réalisation d'études systématiques sur le commerce électronique, la mise en œuvre d'initiatives dans ce domaine visant à améliorer les opérations de transport et à accroître les échanges des PMA, et l'élaboration de directives concernant les systèmes destinés aux communautés portuaires et logistiques.

12. Le représentant des **États-Unis** a déclaré que le Département américain de l'agriculture avait organisé une réunion à Arusha (Tanzanie) en septembre 2001 dans le cadre d'interventions d'urgence en Afrique orientale, qui s'était déclarée favorable à l'utilisation de l'informatique

pour améliorer l'efficacité du secteur des transports. Il approuvait donc les conclusions de la Réunion d'experts. Les participants à la réunion d'Arusha avaient souligné dans leurs conclusions que l'utilisation d'une documentation simplifiée et l'informatisation de cette documentation permettraient d'améliorer le fonctionnement des ports. Le perfectionnement des procédures de dédouanement, notamment la mise en place de services fonctionnant 24 heures sur 24 et les documents à entrées multiples et leur informatisation contribuaient également à accroître l'efficacité des transports. D'autres recommandations concernaient l'utilisation de systèmes de suivi des marchandises, comme le système SIAM élaboré par la CNUCED, ainsi que la collecte et la diffusion de données par les associations d'entreprises de transport utilisant des bases de données informatisées.

13. Le représentant du **Bangladesh** a noté le niveau élevé des frais de transport dans les pays les moins avancés et a souligné que les procédures commerciales inefficaces compromettaient le développement du commerce électronique. Le problème était plus complexe qu'on ne le reconnaissait et les inégalités d'accès à Internet étaient un problème majeur dans les pays les moins avancés. Enfin, le représentant a mis en évidence un certain nombre de problèmes concernant les deux types de commerce électronique, à savoir le commerce entreprises-consommateurs et le commerce interentreprises.

-----