



Assemblée générale

Distr. générale
6 mai 2022
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Cinquante-cinquième session
New York, 27 juin-15 juillet 2022

Programme de travail

Résultats des travaux préparatoires du secrétariat de la CNUDCI en vue d'élaborer un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables

Note du Secrétariat

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	2
II. Informations actualisées sur les travaux menés dans d'autres organisations	3
A. CEE : uniformisation du droit ferroviaire	3
B. CESAP : harmonisation des cadres juridiques régissant les opérations de transport multimodal	4
C. OTIF : document formant titre dans les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et numérisation des documents de transport de marchandises	5
D. OSJD : document de transport négociable dans le cadre de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS)	6
E. CIT : lettre de voiture électronique CIM/SMGS	6
F. CCI : Règles uniformes pour les transactions commerciales numériques	7
G. FIT Alliance : normalisation du connaissance électronique	7
III. Aperçu des travaux préparatoires menés par le secrétariat	7
A. Quatrième réunion du groupe d'experts sur l'élaboration d'un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables (10 et 11 novembre 2021)	8
B. Cinquième réunion du groupe d'experts sur l'élaboration d'un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables (30 et 31 mars 2022)	10
IV. Conclusions	12



I. Introduction

1. À sa cinquante-deuxième session, la Commission était saisie d'une proposition du Gouvernement de la République populaire de Chine sur les travaux futurs qu'elle pourrait mener afin de mettre au point un document de transport négociable visant à faciliter le transport multimodal de marchandises, en particulier par voie ferroviaire dans l'espace euroasiatique (A/CN.9/998). La proposition indiquait que, contrairement au connaissement maritime, la lettre de voiture ferroviaire (« LVF ») ne servait pas de titre représentatif et ne pouvait être utilisée pour le règlement et le financement des lettres de crédit. La fonction restreinte de la LVF limitait également la possibilité pour les banques et autres institutions de fournir des services financiers, et augmentait la pression financière pesant sur les importateurs et le risque auquel les exportateurs faisaient face concernant le recouvrement des paiements¹.
2. À cette session, la Commission a examiné avec intérêt cette proposition, qui a été jugée d'une grande importance pratique pour le commerce mondial, en particulier pour la croissance économique des pays en développement. Toutefois, compte tenu de la grande diversité et de la complexité des questions considérées, elle est convenue, dans un premier temps, de demander à son secrétariat de mener des recherches sur les questions juridiques relatives à l'utilisation de lettres de voiture, notamment ferroviaires, et de coordonner ses travaux avec d'autres organisations concernées, telles que l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), les commissions régionales de l'ONU compétentes, en particulier la Commission économique pour l'Europe (CEE) (qui travaillait également à l'élaboration de normes juridiques sur le transport ferroviaire international), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et la Chambre de commerce internationale (CCI). Dans ce contexte, elle a prié son secrétariat de lui rendre compte de l'état d'avancement de ces recherches à sa cinquante-troisième session, en 2020².
3. À sa cinquante-troisième session, après avoir examiné le rapport du secrétariat sur les résultats de ses travaux exploratoires sur le sujet (A/CN.9/1034), la Commission a souscrit à l'avis du secrétariat selon lequel il existait une demande pour des documents de transport négociables couvrant des modes de transport autres que maritime, en particulier le transport ferroviaire. Elle a estimé que ces travaux pourraient aborder les documents de transport négociables et non négociables (l'émission et la teneur des documents de transport ; les droits et obligations des transporteurs ou des entreprises de transport multimodal (ETM) quant à la teneur et à la fonction probatoire des documents ; ainsi que la livraison des marchandises). Elle a également estimé que l'examen des documents de transport électroniques dans le cadre de ces travaux pourrait se révéler particulièrement opportun pour appuyer les nouveaux types de chaînes d'approvisionnement et de modèles logistiques qui devraient se mettre en place à la suite du bouleversement général des affaires causé par la pandémie de COVID-19³. Elle a demandé à son secrétariat d'entreprendre des travaux préparatoires en vue d'élaborer un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables qui pourraient être utilisés pour les contrats ne prévoyant pas de segment maritime, et de lui présenter les résultats de ces travaux afin qu'elle les examine à sa session suivante. Le secrétariat a été prié de mener ces travaux en étroite coordination et coopération avec les organisations internationales compétentes et de convoquer, si nécessaire, des réunions de groupes d'experts et, dans la limite des ressources disponibles, un colloque de la CNUDCI⁴.

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-quatorzième session, Supplément n° 17 (A/74/17), par. 216.

² Ibid., par. 217 et 218.

³ Ibid., soixante-quinzième session, Supplément n° 17 (A/75/17), deuxième partie, par. 81.

⁴ Ibid., par. 82.

4. À sa cinquante-quatrième session, la Commission a examiné une note du Secrétariat résumant les travaux préparatoires effectués en réponse à la demande qu'elle avait formulée à sa cinquante-troisième session (A/CN.9/1061). Elle a été informée, en particulier, des résultats : a) des recherches effectuées par le secrétariat sur les dispositions relatives aux documents de transport négociables et non négociables figurant dans les conventions internationales et les lois nationales régissant le transport multimodal ; et b) des consultations avec des experts et les organisations intéressées, principalement dans le cadre d'une réunion de groupe d'experts sur un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables tenue en ligne les 2 et 3 février 2021⁵, et d'un webinaire ouvert sur les expériences internationales en matière de dématérialisation des documents de transport négociables tenu les 13 et 14 avril 2021⁶. À l'issue de la discussion, elle a prié le secrétariat de lui rendre compte, à sa session suivante, en 2022, des progrès accomplis, notamment en ce qui concerne l'établissement d'un avant-projet de nouvel instrument sur les documents de transport multimodal négociables. Elle est convenue d'attribuer une haute priorité à ce projet, qui devrait être confié au premier groupe de travail qui se libérerait⁷.

5. La présente note contient des informations actualisées sur les travaux menés par d'autres organisations et passe en revue les travaux préparatoires que le secrétariat a entrepris conformément à la demande faite par la Commission à sa cinquante-quatrième session, les conclusions provisoires qu'il en a tirées et les propositions qu'il soumet concernant la marche à suivre. Elle s'appuie sur les notes du secrétariat dont la Commission avait été saisie à ses cinquante-troisième et cinquante-quatrième sessions (A/CN.9/1034 et A/CN.9/1061) et complète la note du Secrétariat sur les activités de coordination (A/CN.9/1107) qui, dans la section intitulée « Travaux préparatoires sur les documents de transport multimodal négociables », indique que le secrétariat a participé à la réunion de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) mentionnée ci-après (voir par. 8 et 9). La présente note passe également en revue une initiative lancée par plusieurs organisations en vue de promouvoir la normalisation du connaissance électronique.

II. Informations actualisées sur les travaux menés dans d'autres organisations

A. CEE : uniformisation du droit ferroviaire

6. Comme indiqué dans la note précédente du Secrétariat sur le sujet (A/CN.9/1061, par. 5 à 7), des documents d'information ont été élaborés et soumis par le Groupe d'experts de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire à son organe de tutelle, le Groupe de travail des transports par chemin de fer, afin de faciliter les discussions sur la voie à suivre. Ces documents comprenaient un projet de convention sur le contrat de transport ferroviaire international de marchandises, soit la première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire⁸, qui contenait des projets d'articles sur la définition, l'émission et l'effet d'un connaissance en tant que document de transport négociable.

⁵ Y ont participé plus de 30 experts invités du monde universitaire, du secteur privé et des gouvernements intéressés. Des présentations ont été faites par des représentants de la CNUCED, de la Commission économique pour l'Europe, de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, du CIT, du CMI et de la FIATA.

⁶ La page Web du webinaire se trouve à l'adresse <https://uncitral.un.org/fr/webinar-dematerialization-negotiable-transport-documents>.

⁷ *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-seizième session, Supplément n° 17 (A/76/17)*, par. 224.

⁸ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3.

7. À sa dernière session en novembre 2021, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a examiné les documents d'information et est convenu de confier un mandat au groupe d'experts. Concernant la question de savoir si la législation ferroviaire unifiée devrait devenir un droit d'interface qui coexisterait avec les régimes COTIF/CIM⁹ et SMGS¹⁰ ou s'il devrait remplacer ces régimes par un régime juridique unique, on a rappelé que ces deux approches étaient possibles pour élaborer un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. D'après les propositions faites par le groupe d'experts, le Groupe de travail a été invité à « faire le point sur les deux approches et à décider d'une éventuelle marche à suivre ». Compte tenu de toutes les positions et opinions exprimées pendant la session, il est convenu que les décisions sur la marche à suivre en ce qui concerne l'uniformisation du droit ferroviaire devaient être prises à l'issue de consultations qui seraient menées avec les États membres de la CEE et d'autres parties prenantes jusqu'à sa prochaine session en novembre 2022.

B. CESAP : harmonisation des cadres juridiques régissant les opérations de transport multimodal

8. À ce jour, le groupe spécial d'experts de la CESAP chargé d'harmoniser les cadres juridiques régissant les opérations de transport multimodal¹¹ a tenu trois réunions virtuelles. Comme indiqué dans la note précédente du secrétariat (A/CN.9/1061, par. 8), à ses réunions d'août 2020 et de mars 2021, le groupe spécial d'experts est convenu d'adopter une approche graduelle et a examiné les moyens d'harmoniser davantage le cadre juridique régissant les opérations de transport multimodal à l'échelle régionale, notamment par un document de transport pouvant attester l'existence d'un contrat et par la dématérialisation de la lettre de voiture. On a reconnu qu'il fallait créer des synergies avec les travaux connexes menés par d'autres organisations, comme la CNUDCI.

9. La troisième réunion, organisée en mars 2022, a porté sur la structure proposée de lignes directrices pour harmoniser les cadres juridiques régissant les opérations de transport multimodal à l'échelle régionale (ci-après « les lignes directrices ») en tant que texte optimal directement issu des discussions du groupe d'experts. Les lignes directrices pourraient aider à harmoniser les principales dispositions des législations nationales régissant le transport multimodal dans la région. Se fondant sur les lois nationales existant dans la région et d'autres instruments régionaux et internationaux régissant les opérations de transport multimodal, le projet de lignes directrices examiné à la réunion contenait des éléments et des propositions de texte pour une loi nationale sur le transport multimodal, notamment sur les documents de transport multimodal négociables et non négociables. Il a été recommandé d'examiner les meilleures pratiques en matière de numérisation du transport multimodal, notamment la possibilité de créer un régime de responsabilité unique basé sur la technologie de la chaîne de blocs pour les couloirs de transport multimodal. On a souligné qu'il importait de créer des synergies entre les efforts déployés par la CESAP et les

⁹ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) – Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) (disponible à l'adresse https://www.cit-rail.org/secure-media/files/documentation_de/freight/cim/cim_1999_2010-12-01_fr-de-en_rev_ns.pdf?cid=54713). La Convention s'applique en Europe, au Maghreb et au Moyen-Orient.

¹⁰ Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (disponible en russe à l'adresse <https://osjd.org/ru/8978/page/106077?id=2247>), applicable dans les pays de l'ancien bloc de l'Est.

¹¹ Les documents des réunions sont disponibles à l'adresse : <https://www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and> et <https://www.unescap.org/events/2021/second-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and> et www.unescap.org/events/2022/third-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and.

initiatives parallèles d'autres organisations (dont la CNUDCI) visant à harmoniser les règlements et les documents portant sur le transport multimodal.

10. Une version révisée des lignes directrices devrait être présentée aux États membres de la CESAP afin qu'ils l'examinent à la dernière réunion du groupe d'experts qui se tiendra dans le cadre de ce projet à la mi-2022.

C. OTIF : document formant titre dans les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et numérisation des documents de transport de marchandises

11. Comme indiqué dans la note précédente du secrétariat (A/CN.9/1061, par. 9), la question de l'utilisation de documents négociables dans le transport ferroviaire avait été inscrite au programme du Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF. À sa quatrième session, tenue le 15 avril 2021, après avoir examiné la question sur la base d'une note initiale sur le connaissance établie par le secrétariat de l'OTIF, le Groupe de travail d'experts juridiques a demandé au secrétariat de l'OTIF : a) d'engager des consultations avec les membres de l'OTIF et les acteurs concernés en vue de déterminer s'il était nécessaire de prévoir la possibilité d'utiliser des documents de transport fonctionnant comme des titres de propriété dans les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) ; b) de poursuivre la coopération en la matière avec les organisations et associations internationales compétentes, notamment la CNUDCI, la CCI, l'OSJD et le CIT, dans le cadre des compétences de l'OTIF ; et c) d'élaborer un document de lancement sur la numérisation des documents de transport de marchandises en vue de la première réunion qui doit se tenir en 2022. On a fait remarquer qu'il existait un lien étroit entre ces projets et ceux de l'Organisation mondiale des douanes et de l'Union européenne (UE) sur la dématérialisation des procédures douanières et les informations électroniques relatives au transport de marchandises¹².

12. En septembre 2021, l'Assemblée générale de l'OTIF a créé une Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale pour une période de trois ans afin de poursuivre les travaux, entre autres, du Groupe de travail d'experts juridiques. À sa première session, les 9 et 10 novembre 2021, la Commission ad hoc a adopté son programme de travail pour 2022-2024. Deux sujets du Groupe de travail d'experts juridiques mentionnés ci-dessus ont été intégrés dans le programme de travail : a) la numérisation du transport international, en particulier des documents de transport de marchandises ; et b) le connaissance. À sa deuxième session, tenue du 5 au 7 avril 2022, elle a accordé une priorité élevée à la numérisation des documents de transport et une priorité moyenne à la question du connaissance. À cette session, elle a examiné un document de lancement préliminaire sur la numérisation, qui passe en revue les travaux récemment entrepris par l'OTIF sur la lettre de voiture électronique, les dispositions pertinentes d'autres conventions sur le contrat de transport et certains travaux menés par l'UE en la matière. À l'issue de la discussion, elle a chargé le secrétariat de l'OTIF de réaliser une enquête auprès des membres de l'OTIF et des acteurs concernés sur les documents électroniques de transport ferroviaire.

13. Le secrétariat de l'OTIF prévoit de réaliser des enquêtes sur la numérisation et les documents de transport négociables en 2022.

¹² Voir, par exemple, le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, à l'adresse <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1056>.

D. OSJD : document de transport négociable dans le cadre de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS)

14. Comme indiqué dans la note précédente du secrétariat (A/CN.9/1061, par. 10), le Groupe de travail spécial sur les documents de transport négociables de la Commission de l'OSJD sur le droit des transports envisage la possibilité d'introduire un document de transport fonctionnant comme un titre de propriété dans le cadre de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS). Le projet de texte actuellement examiné se présente sous la forme d'une annexe supplémentaire au SMGS et envisage l'élaboration d'un connaissance SMGS. Afin de faciliter le fonctionnement d'un document de transport négociable, le projet de texte énonce des dispositions détaillées concernant la définition, la base juridique et le contenu du connaissance SMGS, ainsi que les droits et obligations qui en découlent. En ce qui concerne le support du document, le connaissance SMGS pourrait prendre la forme d'un document papier ou électronique. On a également commencé à mettre au point des modifications et des compléments au SMGS afin de traiter les questions, notamment terminologiques, découlant de l'utilisation d'un document de transport négociable et d'une autorisation permettant son utilisation.

15. À sa réunion de février 2022, le Groupe de travail spécial a été informé des travaux préparatoires entrepris et des progrès récemment accomplis par le secrétariat de la CNUDCI concernant l'élaboration d'un instrument international sur les documents de transport multimodal négociables. En particulier, il a pris connaissance du rapport de la quatrième réunion du Groupe d'experts organisée par le secrétariat de la CNUDCI (voir ci-dessous, par. 23 à 31), des projets de dispositions examinés à cette réunion qui sont annexés au rapport de la réunion, et des dispositions prises en vue de la cinquième réunion du Groupe d'experts, qui sera organisée par le secrétariat de la CNUDCI en mars 2022 (voir ci-dessous, par. 32 à 36).

E. CIT : lettre de voiture électronique CIM/SMGS

16. Comme indiqué dans la note précédente du Secrétariat (A/CN.9/1061, par. 11), le CIT a élaboré en 2006 une lettre de voiture CIM/SMGS uniforme et a publié les spécifications techniques de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS en 2019¹³. Toutefois, en raison de la pandémie de COVID-19, les projets pilotes visant à tester l'efficacité de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS et à garantir qu'elle est conforme aux exigences liées à la dématérialisation des procédures douanières dans l'UE et acceptée par les banques, les tribunaux, les agences d'assurance et d'autres organismes n'ont pas été entrepris.

17. L'échange de données avec les autorités douanières est un des aspects importants de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Dans ce contexte, le secrétariat général du CIT coordonne ses activités avec le Groupe de travail sur les questions douanières de la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (association représentant la plupart des entreprises ferroviaires de l'UE), tandis que le Groupe directeur du CIM/SMGS coordonne ses activités avec les autorités douanières de certains pays et l'Organisation mondiale des douanes au niveau mondial.

¹³ www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604.

F. CCI : Règles uniformes pour les transactions commerciales numériques

18. Le 1^{er} octobre 2021, la CCI a publié la version 1.0 des Règles uniformes pour les transactions commerciales numériques. L'élaboration de ces règles avait commencé en décembre 2018 sur la base du mandat défini par la Commission bancaire de la CCI, qui visait à mettre au point une structure de haut niveau établissant des règles, obligations et normes pour la numérisation des transactions commerciales.

19. Les Règles uniformes : a) s'appliquent à un environnement entièrement numérique ; b) sont neutres en ce qui concerne la technologie et les normes de messagerie ; et c) visent le monde des entreprises, notamment les transactions commerciales et la communauté croissante de prestataires de services financiers non bancaires. En outre, elles serviront de cadre général aux transactions commerciales numériques, afin d'assurer une uniformisation, une cohérence et une conformité au niveau mondial, de permettre une compréhension partagée des termes et des définitions, tout en favorisant et en soutenant l'utilisation des documents et données électroniques.

20. Les suppléments aux Règles uniformes relatives aux encaissements (RUE 522) et aux Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU 600) pour la présentation électronique, qui avaient été approuvés et publiés par la Commission bancaire de la CCI, n'envisageaient pas encore une numérisation complète en raison de la nécessité de procéder à une vérification manuelle. En revanche, les Règles uniformes pour les transactions commerciales numériques envisagent des transactions qui sont attestées de manière totalement numérisée. Elles ont été conçues pour être compatibles avec les instruments de la CNUDCI, notamment la Loi type sur le commerce électronique, la Loi type sur les signatures électroniques et la Loi type sur les documents transférables électroniques.

G. FIT Alliance : normalisation du connaissance électronique

21. Le 25 février 2022, la Future International Trade (FIT) Alliance a été créée par la Digital Container Shipping Association (DCSA, groupe à but non lucratif fondé par plusieurs des plus grandes sociétés de transport maritime par conteneurs), le Conseil maritime international et de la mer Baltique (BIMCO, organisation maritime non gouvernementale), la FIATA, la CCI et la Société mondiale des télécommunications financières interbanques (SWIFT). La FIT Alliance s'engage à collaborer pour normaliser la numérisation du commerce international et à sensibiliser à l'importance de normes communes et interopérables en matière de données et de dispositions législatives communes entre les pays et les plateformes internationales. Cette collaboration vise à : a) faciliter l'acceptation et l'adoption du connaissance électronique par les organismes de réglementation, les banques et les assureurs ; et b) unifier la communication entre ces acteurs et les clients, les transporteurs physiques et contractuels, et toutes les autres parties prenantes intervenant dans une transaction commerciale internationale.

III. Aperçu des travaux préparatoires menés par le secrétariat

22. Depuis la cinquante-quatrième session de la Commission, le secrétariat a organisé deux réunions de groupes d'experts consacrées à l'établissement d'un avant-projet de nouvel instrument sur les documents de transport multimodal négociables. Les aspects liés à la négociabilité ont été examinés à la réunion qui s'est tenue en novembre 2021, tandis que ceux liés à la dématérialisation ont été examinés à la réunion de mars 2022. Les discussions tenues à ces réunions se fondaient sur un avant-projet de dispositions élaboré en deux parties par le secrétariat afin de faciliter une discussion ciblée des options stratégiques. Les paragraphes ci-après rendent brièvement compte des consultations tenues lors de ces réunions et des conclusions provisoires qui en sont ressorties.

A. Quatrième réunion du groupe d'experts sur l'élaboration d'un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables (10 et 11 novembre 2021)

23. La quatrième réunion de groupe d'experts sur l'élaboration d'un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables s'est tenue en ligne les 10 et 11 novembre 2021. Une trentaine d'expertes et experts représentant des autorités gouvernementales, des organisations internationales et régionales, des praticiens et des universitaires¹⁴ y ont participé. Ceux-ci ont examiné la première partie de l'avant-projet de dispositions traitant des principaux aspects d'un éventuel projet d'instrument sur un document de cargaison négociable, tels que le champ d'application, les définitions, l'émission et le contenu d'un tel document, sa valeur probante et les questions de transférabilité et de négociabilité (ci-après appelé « avant-projet de dispositions »).

24. La première partie de l'avant-projet de dispositions a été élaborée principalement suivant une « approche duale », c'est-à-dire l'existence autonome d'un document de cargaison négociable en sus du document de transport et son utilisation uniquement pour un crédit documentaire. Il était entendu que des ajustements seraient nécessaires, ou qu'un ensemble distinct de dispositions relatives à un document de cargaison négociable devrait être élaboré, pour tenir compte des cas dans lesquels un tel document serait utilisé à la fois pour le crédit documentaire et pour le transport et le dédouanement. L'avant-projet de dispositions s'est inspiré des dispositions des conventions internationales existantes¹⁵, des lois nationales examinées (voir [A/CN.9/1061](#), chap. III.A) et des règles contractuelles relatives au transport multimodal, unimodal ou combiné.

25. En ce qui concerne le champ d'application du nouvel instrument, les experts ont estimé que celui-ci devrait s'appliquer à l'émission, au transfert et aux effets juridiques des documents de cargaison négociables uniquement en relation avec le transport international de marchandises lorsque le lieu de réception et le lieu de livraison des marchandises par le transporteur, tels que prévus dans le contrat de transport, se trouvaient dans deux États contractants différents. On s'est dit favorable à ce que l'approche couvre tous les modes de transport ainsi que le transport unimodal et multimodal de marchandises avec ou sans segment maritime et à ce qu'elle n'interfère pas avec les opérations de transport et les droits et obligations du transporteur, de l'expéditeur et du destinataire en vertu du contrat de transport et du droit applicable.

26. En ce qui concerne l'émission des documents de cargaison négociables, l'avis a prévalu que ces documents devraient être émis non seulement à la demande de l'expéditeur mais aussi avec l'accord de l'expéditeur et du transporteur. On a également estimé que, pour être universellement applicable, le nouvel instrument devrait tenir compte de la pratique consistant à utiliser différents types de documents de cargaison négociables, y compris les documents au porteur considérés comme particulièrement utiles et attractifs pour les banques et les vendeurs/expéditeurs dans les opérations de crédit documentaire, ainsi que de la pratique consistant à émettre plusieurs documents originaux.

¹⁴ Parmi les personnes participantes figuraient des expertes et experts des organismes et institutions suivantes : CNUCED, CEE, CESAP, OSJD, OTIF, CIT, CMI, FIATA, OACI, Ministère chinois du commerce, Ministère fédéral allemand de la justice, China Merchants Group, Banque industrielle et commerciale de Chine, Bank of China, China International Freight Agency Association, China Shippers' Association, Commerzbank, Bolero International Limited, essD^oCS, ainsi que des universitaires.

¹⁵ La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980), la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (2008) (les « Règles de Rotterdam »), la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (la « Convention de Montréal »), les Règles uniformes COTIF/CIM concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (les « RU CIM de 1999 ») et l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (l'« Accord SMGS »).

27. Différents avis ont été exprimés quant aux liens entre le document de cargaison négociable et le document de transport. Selon un avis, ces documents devraient être émis en parallèle mais à des fins différentes. Des inquiétudes ont été exprimées quant aux risques d'incohérences entre ces deux documents dans un tel cas. On a estimé que l'émission d'un seul document remplissant les fonctions à la fois de document de cargaison négociable et de document de transport permettrait d'éliminer ce risque. Deux options ont été envisagées pour l'émission de ce document unique : a) le document de cargaison négociable prévu dans le nouvel instrument remplacerait le document de transport ; ou b) le document de cargaison négociable prévu dans le nouvel instrument pourrait être incorporé dans le document de transport au moyen d'une note indiquant que ce dernier servait également de document de cargaison négociable (à d'autres égards, le document de transport serait conforme à toutes les exigences applicables en ce qui concerne sa forme, son contenu, etc.).

28. En ce qui concerne le contenu d'un document de cargaison négociable, certains experts étaient favorables à ce que les informations figurant dans un tel document émis « en sus » du document de transport soient limitées, en se concentrant uniquement sur les aspects liés à la négociabilité. Selon un autre avis, le document de cargaison négociable devait contenir toutes les informations pertinentes relatives aux marchandises et au contrat de transport, afin que les tiers (y compris les banques et le porteur d'un document de cargaison négociable) puissent prendre une décision commerciale en connaissance de cause sur la base du seul document formant titre, sans devoir vérifier les contrats de transport sous-jacents. On a estimé que donner la primauté au document de transport en cas de conflit avec les informations figurant dans le document de cargaison négociable portait atteinte à la valeur de ce dernier en tant que titre de propriété et a donc été jugé inacceptable. Pour la même raison, il a été jugé inapproprié d'exiger que le transporteur soit informé du transfert du document de cargaison négociable et que le porteur de ce document présente ou remette au transporteur tout autre document en plus du document de cargaison négociable pour exercer un droit de contrôle (sauf pour le paiement du fret, si nécessaire).

29. Concernant les droits acquis par le porteur d'un document de cargaison négociable, on a estimé qu'un nouvel instrument ne devrait pas tenter d'établir une équivalence avec la possession physique des marchandises et qu'une référence aux droits de contrôle des marchandises, notamment la possibilité de réclamer leur livraison, serait suffisante. Selon un avis opposé, l'acquisition des droits de contrôle des marchandises, y compris le droit de réclamer leur livraison, ne signifiait pas automatiquement l'acquisition de droits sur les marchandises. On a également rappelé que, pour l'exercice de certains droits par le porteur d'un document de cargaison négociable, la période en question ne correspondrait pas à celle pendant laquelle un transporteur était responsable des marchandises en vertu du contrat de transport.

30. Il a été proposé que le nouvel instrument traite aussi des questions suivantes : a) les qualifications des personnes émettant des documents de cargaison négociables (le nouvel instrument pourrait prévoir que les États doivent réglementer cet aspect de manière appropriée dans leur droit national afin d'atténuer les risques de fraude) ; et b) la position d'un porteur intermédiaire d'un document de cargaison négociable, en particulier l'expéditeur qui devrait conserver des droits et obligations résiduels même s'il cessait d'être le porteur d'un tel document.

31. Il a été estimé que la question de la responsabilité méritait d'être examinée attentivement dans le nouvel instrument. La Commission se souviendra peut-être que dans une note précédente, le secrétariat avait pris note de l'avis des experts selon lequel il était important de traiter cette question, en particulier dans le contexte du transport multimodal où le régime de responsabilité était fragmenté et incertain en cas de dommages, pertes ou retards non localisés (A/CN.9/1061, par. 41), tout en reconnaissant toutefois que le projet ne devrait traiter des questions de responsabilité que dans la mesure strictement nécessaire. La responsabilité du transporteur en cas de livraison des marchandises à la mauvaise personne serait probablement la principale question qu'il faudrait traiter, mais pas la seule. Certains experts ont souligné qu'il

fallait examiner la relation entre le nouvel instrument et la responsabilité générale du transporteur en cas de perte ou d'endommagement des marchandises et qu'un renvoi général à la loi applicable pourrait exposer les chargeurs à des limitations de responsabilité unilatérales de la part des transporteurs ayant un plus grand pouvoir de négociation. En outre, il a également été estimé que le nouvel instrument devrait traiter de la responsabilité du porteur du document de cargaison négociable en cas de non-paiement du fret ou de la non-prise de livraison des marchandises.

B. Cinquième réunion du groupe d'experts sur l'élaboration d'un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables (30 et 31 mars 2022)

32. La cinquième réunion de groupe d'experts sur l'élaboration d'un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables s'est tenue en ligne les 30 et 31 mars 2022. Une quarantaine d'expertes et d'experts représentant des autorités gouvernementales, des organisations internationales et régionales, des praticiens et des universitaires y ont participé¹⁶. Ils ont examiné la deuxième partie de l'avant-projet de dispositions, qui traite des aspects d'un document de cargaison négociable électronique. Cette partie se fonde sur la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, les articles 1, 8 à 10 et 38 des Règles de Rotterdam et les articles 1 à 5 du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (le « Protocole e-CMR »). Elle tient également compte de certaines dispositions des Règles et usances uniformes de relatives aux crédits documentaires (Supplément électronique) de la CCI et du United States Uniform Commercial Code (UCC).

33. La deuxième partie de l'avant-projet de dispositions traitait des principales questions que soulevait l'utilisation des communications électroniques comme équivalent des documents de cargaison négociables au format papier, notamment les définitions, l'émission, le contrôle, le transfert et le remplacement des documents de cargaison négociables électroniques. Il avait été proposé au départ de n'envisager, dans le nouvel instrument, qu'un document de cargaison négociable électronique et de s'écarter des notions traditionnelles liées à l'écrit, comme celles de « document papier » et de « possession ». Toutefois, le secrétariat a choisi d'adopter une approche plus prudente, estimant que le nouvel instrument était censé fonctionner parallèlement aux conventions internationales existantes, qui se fondaient encore sur l'émission d'un « document papier » plutôt que sur un système de gestion de l'information¹⁷.

34. Les experts ont examiné en priorité : a) l'interaction entre les documents de cargaison négociables électroniques et les documents de cargaison négociables traditionnels et, donc, entre les première et deuxième parties de l'avant-projet de dispositions ; b) les dispositions relatives à la non-discrimination des documents de cargaison négociables électroniques et à la neutralité technologique ; c) les méthodes d'authentification et d'identification et d'autres exigences en matière d'équivalence fonctionnelle qui garantiraient que les documents de cargaison négociables électroniques remplissent de manière fiable les mêmes fonctions que les documents de cargaison négociables traditionnels ; d) les conditions d'utilisation des documents de cargaison négociables électroniques et les questions liées au changement de support ou de système ; et e) la désignation de méthodes fiables et de normes

¹⁶ Outre ceux qui ont participé à la quatrième réunion du groupe d'experts, des expertes et experts de la Commission bancaire de la CCI, de Russian Railways, de CargoX, de BIMCO, de DCSA et de l'International Center for Transport Diplomacy ont participé à la cinquième réunion du groupe d'experts.

¹⁷ Une approche similaire a été adoptée par la Law Commission for England and Wales dans le cadre du projet sur les documents commerciaux électroniques qui s'inspirait de la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques (pour plus d'informations sur ce projet, voir www.lawcom.gov.uk/project/electronic-trade-documents/).

d'évaluation de la fiabilité. Concernant certains points, il a été fait référence au projet de loi type sur l'utilisation et la reconnaissance internationale de la gestion de l'identité et des services de confiance actuellement examiné au sein du Groupe de travail IV de la CNUDCI. Il a été estimé que les solutions adoptées par la CNUDCI dans ce texte influenceraient certaines dispositions relatives aux documents de cargaison négociables électroniques, notamment en ce qui concerne l'authentification, l'identification et la fiabilité. En outre, le nouvel instrument devrait soigneusement définir les questions qu'il conviendrait de régler au niveau international et celles qui devraient être réglementées à l'échelle nationale, comme les normes de fiabilité et la désignation de méthodes et de fournisseurs de services fiables. Il a également été dit que le nouvel instrument devait opérer un juste équilibre entre l'intervention de l'État et la liberté de choix, en particulier à la lumière de l'évolution rapide des solutions technologiques.

35. En réponse à la question de savoir s'il était approprié d'examiner les documents de cargaison négociables électroniques avant de résoudre les questions fondamentales liées aux documents de cargaison négociables soulevées dans la première partie de l'avant-projet de dispositions (voir par. 23 à 31 ci-dessus), on a expliqué que l'intention était de fusionner les deux parties de l'avant-projet afin de garantir que toutes les questions liées au document de cargaison négociable, qu'il soit émis au format papier ou au format électronique, soient traitées de manière cohérente. On a souligné qu'il fallait assurer l'uniformité et la cohérence, en particulier en ce qui concerne les définitions, la transférabilité et la négociabilité du document de cargaison négociable et les exigences minimales en ce qui concerne le contenu. En outre, on a fait remarquer que les documents de cargaison négociables électroniques soulevaient un certain nombre de questions liées à la responsabilité (par exemple, en cas de perte de données ou d'accès non autorisé aux documents), notamment l'imputation de la responsabilité et le niveau de responsabilité. Toutefois, on a estimé que d'autres questions se poseraient indépendamment du support utilisé pour un document de cargaison négociable, par exemple en cas de livraison des marchandises à un détenteur illégitime. Il est prévu d'examiner plus avant toutes les questions de responsabilité en temps voulu.

36. On a reconnu que des dispositions supplémentaires devraient être élaborées uniquement pour les documents de cargaison négociables électroniques, et que les solutions pourraient être différentes de celles adoptées pour les documents papier, par exemple en ce qui concerne les originaux et les copies, la circulation de plusieurs originaux, le changement de support ou de système et les droits et obligations qui en découlent. En outre, même si les conventions relatives au transport exigent la signature du transporteur dans le document de transport (et que la première partie de l'avant-projet de dispositions mentionne la signature dans le contexte des documents de cargaison négociables), la référence aux signatures électroniques dans le contexte des documents de cargaison négociables électroniques a été jugée obsolète. Une préférence a été exprimée en faveur de l'utilisation d'autres termes qui rendent compte de l'évolution des méthodes d'authentification et d'identification dans le monde numérique. En ce qui concerne l'émission des documents de cargaison négociables électroniques, il a été estimé qu'en raison du niveau de pénétration inégal des technologies parmi les opérateurs de transport et les moyens de transport, le consentement des deux parties pour l'utilisation de tels documents pourrait être exigé, indépendamment du régime juridique qui s'appliquerait dans ce contexte aux documents papier. En outre, il a été noté que la relation entre le porteur et le document de cargaison négociable électronique serait établie, et que la transférabilité et la négociabilité du document seraient possibles, par des moyens autres que la possession physique d'un document papier, comme cela était déjà prévu dans la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques. Il a été proposé de définir dans le nouvel instrument des normes autonomes qui donneraient des orientations aux tribunaux pour évaluer la fiabilité des méthodes utilisées pour qu'un document de cargaison négociable électronique remplisse les mêmes fonctions essentielles qu'un document de cargaison négociable papier. Celles-ci permettraient d'assurer au moins un certain niveau de cohérence dans l'évaluation de la fiabilité entre les pays.

IV. Conclusions

37. Dans le cadre de ses travaux préparatoires, le secrétariat a identifié la plupart des questions fondamentales qui devraient être traitées dans un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables. Ces travaux ont confirmé les avantages pratiques potentiels que présenterait un tel instrument. Dans le même temps, ils ont montré que, si des progrès considérables avaient été réalisés en ce qui concerne de nombreux aspects purement techniques liés aux documents de transport multimodal négociables, un certain nombre de choix stratégiques fondamentaux devraient être faits pour assurer la reconnaissance juridique internationale de ces documents. En particulier, il faudrait assurer une bonne coordination et définir la relation entre le document de transport et le document de cargaison négociable (et son équivalent électronique) et les régimes juridiques applicables, notamment en matière de responsabilité. Comme la plupart de ces questions ne sont pas seulement de nature technique, mais impliquent également des choix stratégiques en ce qui concerne la conception d'un document de transport multimodal négociable et sa relation avec les instruments internationaux existants, le secrétariat estime que ces travaux devraient être confiés à un groupe de travail en vue de mener des négociations intergouvernementales.

38. La Commission voudra peut-être rappeler qu'à sa cinquante-quatrième session, en 2021¹⁸, elle avait décidé d'accorder une priorité élevée à ce sujet et de le confier au prochain groupe de travail qui se libérerait. Si elle décide de confier le sujet à un groupe de travail, il serait possible d'engager des négociations intergouvernementales sur un projet de texte établi par le secrétariat en tenant compte des consultations d'experts les plus récentes en automne 2022. Si elle décide que le sujet nécessite des travaux préparatoires supplémentaires de la part du secrétariat, celui-ci continuera de travailler en étroite collaboration avec tous les experts concernés dans le but de régler le plus grand nombre possible de questions en suspens et fera rapport à la Commission, à sa cinquante-sixième session, en 2023, sur les progrès accomplis dans l'élaboration de l'avant-projet de nouvel instrument sur les documents de transport multimodal. Le secrétariat estime toutefois que certaines questions fondamentales devraient être examinées dans le cadre de négociations intergouvernementales.

39. Les travaux futurs du secrétariat ou d'un groupe de travail devraient être entrepris en étroite coordination avec les organisations internationales qui élaborent ou étudient des solutions pour permettre l'utilisation d'un document de transport négociable pour le transport ferroviaire et autre ou dans un autre contexte de transport multimodal, ainsi que pour la numérisation des documents de transport, afin d'éviter les doubles emplois et d'assurer la cohérence entre les solutions envisagées.

¹⁸ *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-seizième session, Supplément n° 17 (A/76/17)*, par. 224.