



Assemblée générale

Distr. générale
9 décembre 2022
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Cinquante-sixième session
Vienne, 3-21 juillet 2023

Rapport du Groupe de travail VI (Documents de transport multimodal négociables) sur les travaux de sa quarante et unième session (Vienne, 28 novembre-2 décembre 2022)

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	2
II. Organisation de la session	2
III. Délibérations	3
IV. Futur instrument sur les documents de transport multimodal négociables	3
A. Remarques générales	3
B. Avant-projet de dispositions pour un instrument sur les documents de cargaison négociables	4
1. Projet d'article 3. Émission du document de cargaison négociable	4
2. Projet d'article 4. Contenu du document de cargaison négociable	6
3. Projet d'article 7. Omissions dans le document de cargaison négociable	10
4. Projet d'article 8. Force probante du document de cargaison négociable	13
5. Projet d'article 9. Étendue des droits du porteur d'un document de cargaison négociable	14
6. Projet d'article 10. Transfert des droits découlant d'un document papier de cargaison négociable ou d'un document électronique de cargaison négociable	16
7. Projet d'article 11. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires à l'entrepreneur de transport	17
8. Projet d'article 12. Livraison des marchandises	18



I. Introduction

1. À sa quarante et unième session, le Groupe de travail a entrepris les travaux que la Commission lui avait confiés en vue d'élaborer un nouvel instrument sur les documents de transport multimodal négociables¹.

II. Organisation de la session

2. Le Groupe de travail, qui se compose de tous les États membres de la Commission, a tenu sa quarante et unième session à Vienne, au Centre international de Vienne, du 28 novembre au 2 décembre 2022.

3. Ont assisté à la session des représentantes et représentants des États membres ci-après du Groupe de travail : Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Autriche, Brésil, Canada, Chili, Chine, Colombie, Équateur, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Italie, Japon, Koweït, Malaisie, Mali, Maroc, Mexique, Ouganda, Panama, Pérou, Pologne, République de Corée, République démocratique du Congo, République dominicaine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Suisse, Tchéquie, Thaïlande, Türkiye, Viet Nam et Zimbabwe.

4. Ont également assisté à la session des observateurs et observatrices des États suivants : Bolivie (État plurinational de), Égypte, El Salvador, Gabon, Jordanie, Libye, Malte, Myanmar, Oman, Pakistan, Philippines, Qatar, Roumanie, Sénégal et Sri Lanka.

5. Ont assisté à la session des observateurs et observatrices des organisations internationales suivantes :

a) *Système des Nations Unies* : Commission économique pour l'Europe (CEE) et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) ;

b) *Organisations intergouvernementales* : Conseil de coopération du Golfe (CCG), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;

c) *Organisations internationales non gouvernementales* : Association of American Railroads, Association of the Bar of the City of New York, Chambre de commerce internationale (ICC), Conseil chinois pour la promotion du commerce international, International and Comparative Law Research Center (ICLRC), International Center for Transport Diplomacy (ICTD), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), Kozolchyk National Law Center (NATLAW) et Shanghai Arbitration Commission (SHAC).

6. Le Groupe de travail a élu le Bureau suivant :

Présidente : M^{me} Beate CZERWENKA (Allemagne)

Rapporteuse : M^{me} Nak Hee HYUN (République de Corée)

7. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :

a) Ordre du jour provisoire annoté ([A/CN.9/WG.VI/WP.95](#)) ; et

b) Avant-projet annoté de dispositions pour un instrument sur les documents de cargaison négociables ([A/CN.9/WG.VI/WP.96](#)).

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-dix-septième session, Supplément n° 17 ([A/77/17](#)), par. 22 h) et 202.

8. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant :
 1. Ouverture et déroulement de la session.
 2. Élection du Bureau.
 3. Adoption de l'ordre du jour.
 4. Futur instrument sur les documents de transport multimodal négociables.
 5. Adoption de l'ordre du jour.

III. Délibérations

9. Le Groupe de travail a entamé son premier examen du nouveau sujet en se fondant sur une note du Secrétariat ([A/CN.9/WG.VI/WP.96](#)) contenant un avant-projet annoté de dispositions pour un instrument sur les documents de cargaison négociables. Les délibérations qu'il a tenues sont résumées au chapitre IV ci-après. Le Groupe de travail est convenu d'examiner les projets d'articles 3, 4 et 7 à 12 et a reporté à une session ultérieure l'examen des autres projets d'articles.

IV. Futur instrument sur les documents de transport multimodal négociables

A. Remarques générales

10. Le Groupe de travail a commencé ses délibérations par un échange de vues général sur les objectifs, le champ d'application et la forme du nouvel instrument proposé, lequel a recueilli un large soutien. On a fait remarquer que le nouvel instrument permettrait de répondre aux besoins croissants de financement dans le commerce international, en offrant aux banques un document négociable ayant une fonction similaire à celle du connaissement maritime dans le contexte du transport autre que maritime. Pour ce faire, un tel document devrait a) permettre à un tiers de bonne foi de se fier à toutes les informations qu'il contient, b) accorder à son porteur le droit de contrôle sur les marchandises en transit, et c) fonctionner comme document clef pour la livraison à destination.

11. Il a été dit qu'il faudrait adopter, dans le nouvel instrument, une approche neutre quant au mode de transport utilisé, afin d'élaborer un document négociable pour le transport terrestre qui couvrirait aussi bien le transport multimodal que le transport unimodal de marchandises. On a expliqué que si l'intitulé du sujet examiné faisait référence aux documents de transport multimodal négociables, le titre provisoire de l'avant-projet de dispositions figurant à l'annexe du document [A/CN.9/WG.VI/WP.96](#) n'utilisait pas ce terme.

12. S'agissant de la forme de l'instrument, le Groupe de travail a noté qu'une large préférence avait été exprimée en faveur d'une convention internationale afin d'atteindre un degré élevé d'uniformité. Il a toutefois été souligné qu'il faudrait soigneusement rédiger le nouvel instrument afin d'éviter tout conflit avec les conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises. Il a également été dit que le processus de ratification des conventions internationales pouvait prendre un certain temps. D'autres avis ont exprimé leur préférence pour l'élaboration d'une loi type, dont les dispositions pourraient être adaptées pour compléter la législation nationale relative aux documents de transport multimodal. Le Groupe de travail ne s'est pas définitivement prononcé sur ce point.

B. Avant-projet de dispositions pour un instrument sur les documents de cargaison négociables

1. Projet d'article 3. Émission du document de cargaison négociable

13. Il a été expliqué que l'avant-projet de dispositions adoptait une approche « duale » selon laquelle le document de cargaison négociable visé dans le nouvel instrument ne remplacerait aucun document de transport que le transporteur substitué pouvait être tenu d'émettre en vertu du droit interne ou d'une convention internationale applicable. On a ajouté que le nouvel instrument coexisterait avec les conventions existantes et n'affecterait pas leur application quant au fond.

Paragraphe 1

14. S'agissant de l'émission de documents de cargaison négociables, différents avis ont été exprimés sur la question de savoir si celle-ci devait nécessiter l'accord des parties à un contrat de transport international. Des questions ont été soulevées concernant le terme « parties à un contrat de transport international », qui n'était pas défini (notamment la question de savoir s'il désignait l'expéditeur et l'entrepreneur de transport ou toute autre partie recevant les marchandises).

15. On s'est dit favorable à la suppression du membre de phrase entre crochets, car pour obtenir la valeur probante recherchée d'un tel document négociable, il faudrait que le document soit émis au moment de l'expédition. Il a également été noté que l'émission devrait avoir lieu le plus rapidement possible afin que l'on puisse soumettre le document aux banques pour obtenir une lettre de crédit. À cela, il a été répondu que l'émission d'un document de cargaison négociable devrait tenir compte des besoins commerciaux des parties et que celles-ci devaient être libres de convenir du moment approprié.

Paragraphe 2

16. En ce qui concerne la forme du document de cargaison négociable, on s'est demandé pourquoi elle serait différente selon que le document était émis dans le contexte d'un transport multimodal ou unimodal. Il a été dit que, dans le contexte du transport ferroviaire, le document de transport CIM pouvait s'étendre au transport multimodal et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (ci-après « les RU CIM ») pouvaient également s'appliquer au transport ferroviaire comprenant un segment maritime. De l'avis de certaines délégations, l'émission d'un document de cargaison négociable conformément à l'alinéa a) en lieu et place d'un connaissance maritime pourrait entraîner des conflits avec le droit applicable régissant le contrat de transport. Il a toutefois été noté que l'émission d'un document distinct prévue à l'alinéa a) n'introduisait pas une nouveauté dans le commerce international, comme en témoignait la pratique suivie de longue date consistant à émettre des « connaissances de charte-partie » pour assurer la négociabilité des documents de transport couvrant différentes expéditions dans le cadre d'une charte-partie.

17. De l'avis de certaines autres délégations, l'insertion d'une référence dans le document de transport existant telle que prévue à l'alinéa b) interférerait en principe avec les conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises. On a ajouté qu'avec l'insertion d'une telle référence, le document de cargaison négociable contiendrait trop d'informations inutiles. En réponse, on a expliqué que le cas de figure envisagé à l'alinéa b) était celui d'un transport multimodal pour lequel le document émis par le transporteur contractuel (par exemple, l'entrepreneur de transport) constituerait un cadre dans lequel des documents de transport spécifiques seraient émis par les transporteurs substitués transportant les marchandises dans certains segments de l'itinéraire. En outre, même en l'absence d'un tel document, toutes les conventions régissant le transport unimodal autorisaient les parties à ajouter au document pertinent toute information qu'elles jugeraient utile, ce qui pourrait éventuellement inclure une référence au nouvel instrument. Il a toutefois été noté

qu'une telle référence pourrait dans certains cas poser problème. Si la plupart des conventions internationales pertinentes ne traitaient pas de la nature de la lettre de voiture, les RU CIM (art. 6.5) prévoyaient que les lettres de voiture régies par ces règles n'avaient pas la valeur d'un connaissance. Il a également été noté que la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) envisageait la possibilité d'un document négociable.

18. Il a été suggéré que l'alinéa b) fonctionne comme règle par défaut et l'alinéa a) comme solution de substitution dans les cas où les conventions internationales pertinentes ne prévoyaient pas la négociabilité des documents de cargaison négociables. Il a également été suggéré que le nouvel instrument laisse aux parties la possibilité de choisir dans quelles circonstances il convenait d'émettre le document de cargaison négociable afin de ne pas trop interférer avec la pratique commerciale. Le Groupe de travail a reconnu qu'avant de se prononcer sur l'adéquation des options figurant aux alinéas a) et b), il faudrait examiner plus avant l'objet et la fonction du document de cargaison négociable, mais il est convenu que, dans une future version du projet de dispositions, il faudrait rendre les deux options plus souples et le choix entre elles moins prescriptif.

Paragraphe 3

19. On s'est interrogé sur la nécessité de conserver ce paragraphe, étant donné qu'il visait simplement à lever un doute. Le Groupe de travail est convenu de le réexaminer à un stade ultérieur, conjointement avec d'autres articles pertinents.

Paragraphe 4

20. Des préoccupations ont été exprimées quant à la nécessité et à la faisabilité d'insérer une annotation dans tous les exemplaires du document de transport pour assurer la validité d'un document de cargaison négociable. On a souligné que, dans la pratique, il serait difficile pour le porteur d'un document de cargaison négociable de vérifier les annotations dans les documents de transport sous-jacents, notamment dans le contexte du transport multimodal. Il a également été noté que cette exigence nuirait à la négociabilité et à la fonction de financement des documents de cargaison négociables. Par ailleurs, il a été souligné que le fait d'autoriser l'émission d'un document de cargaison négociable, au besoin, à une date ultérieure convenue, serait problématique car il ne serait pas possible d'insérer une annotation dans des documents de transport qui étaient déjà en circulation. Il a été proposé de prévoir que les droits des parties au document de transport ne seraient pas affectés en cas d'annotation manquante, et que le document de cargaison négociable devrait rester valide.

21. Toutefois, on a aussi souligné l'importance d'insérer une telle annotation dans le document de transport afin d'indiquer au transporteur substitué que la livraison devait être effectuée au porteur du document de cargaison négociable et non au destinataire. Il a été précisé que les conventions de transport unimodal énuméraient normalement les informations minimales devant figurer dans les documents de transport mais n'interdisaient pas d'y insérer des annotations. En ce qui concerne les connaissances internes et les connaissances principaux, il a été expliqué que ce paragraphe se référait aux connaissances internes.

22. Il a été proposé de supprimer les mots « n'... que » à la troisième ligne et de revoir le libellé du paragraphe à la lumière des discussions ultérieures sur les documents de cargaison électroniques et la forme finale de l'instrument.

Paragraphe 5

23. On a généralement appuyé la proposition tendant à inclure dans le projet d'instrument les documents de cargaison négociables tant à ordre qu'au porteur. Toutefois, on s'est inquiété de la complexité juridique que présentait l'inclusion des documents au porteur et de ses incidences, notamment dans un contexte électronique. On a expliqué que si l'on prévoyait des documents de cargaison négociables au

porteur, il faudrait peut-être introduire la notion de « porteur légitime », qui risquait de sortir du champ d'application du projet d'instrument. Il a été proposé d'examiner plus avant la possibilité de prévoir des documents au porteur une fois que l'on aurait évalué la nécessité de ces documents pour le commerce.

24. Il a été proposé d'ajouter les mots « physiquement ou électroniquement » à la fin de la première phrase pour tenir compte des documents de cargaison négociables sous forme électronique. On s'est demandé s'il fallait conserver la première phrase car elle faisait double emploi avec la définition du terme « document de cargaison négociable » figurant à l'article 2.

Paragraphe 6

25. On s'est demandé quels étaient l'objectif et la raison d'être de ce paragraphe. On a précisé que le paragraphe 6 n'avait pas pour objet de prescrire le nombre d'originaux devant être émis, mais simplement de permettre l'émission de plusieurs originaux, si nécessaire, conformément à la pratique établie dans le transport maritime et comme cela était également envisagé à l'article 5 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route. On a ajouté qu'il pourrait s'appliquer aux différentes formes de documents de cargaison négociables visées aux paragraphes 2 a) et 2 b). Tout en reconnaissant la valeur probante que les copies pourraient avoir, on a fait remarquer que les raisons justifiant l'émission de copies devraient être précisées conformément aux pratiques pertinentes adoptées dans le secteur. Il a également été noté qu'il était pertinent de faire la distinction entre les originaux et les copies tant dans un environnement papier que dans un environnement électronique, puisqu'il était possible de rendre un original unique et exclusif par des moyens électroniques, comme c'était le cas des jetons non fongibles.

26. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de ne pas modifier les paragraphes 1 à 6 du projet d'article 3 en l'état actuel des choses.

2. Projet d'article 4. Contenu du document de cargaison négociable

27. Il a été suggéré de ne pas limiter l'application du projet d'article 4 aux cas dans lesquels le document de cargaison négociable était émis sous la forme d'un document distinct, conformément au projet d'article 3-2 a). On a expliqué qu'il faudrait indiquer les mêmes informations dans les documents de cargaison négociables au profit des tiers, quelle que soit la forme qu'ils prenaient (à savoir un document distinct ou une référence dans le document de transport existant). On s'est déclaré favorable à ce que le document de cargaison négociable contienne les données du contrat de transport, notant que, dans la plupart des pays, le destinataire bénéficierait également du document de transport, du moins lorsqu'il exerçait les droits qui découlaient de ce contrat. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a prié le secrétariat de modifier le chapeau du projet d'article 4-1 de manière à ne pas exclure le projet d'article 3-2 b).

28. En ce qui concerne les éléments énumérés au paragraphe 1, on a noté que la liste comprenait non seulement les informations requises pour assurer la négociabilité, mais aussi des informations supplémentaires qui pourraient être exigées par la loi de certains pays (par exemple, pour les marchandises dangereuses) et d'autres informations figurant dans le contrat de transport. En particulier, il a été estimé que plusieurs éléments allaient au-delà des données du contrat de transport et souvent ne figuraient pas dans le document de transport, notamment les alinéas f), k), o), p) et m).

29. Estimant toutefois que la plupart des éléments énumérés au paragraphe 1 fournissaient des informations utiles, le Groupe de travail est convenu d'envisager de regrouper ces éléments dans une liste obligatoire mentionnant les informations minimales requises et une autre liste indicative indiquant des informations pertinentes supplémentaires. Sur cette base, il est convenu d'examiner chaque élément énuméré au paragraphe 1.

30. Le Groupe de travail a réexaminé la possibilité de regrouper les éléments énumérés au projet d'article 4-1 et est convenu provisoirement de les classer comme suit :

- Une première liste obligatoire des éléments essentiels d'un document de cargaison négociable ;
- Une deuxième liste obligatoire des données du document de transport qui devaient être reproduites dans le document de cargaison négociable ; et
- Une troisième liste indicative et non exhaustive de toute autre indication que les parties pourraient convenir d'inclure dans le document de cargaison négociable, si cela n'était pas incompatible avec la législation du pays où le document était émis.

Alinéas a), b), c) et d)

31. Le Groupe de travail est convenu de conserver les alinéas a), b), c) et d) à un emplacement approprié en tant qu'éléments devant figurer obligatoirement dans le document de cargaison négociable. On a souligné qu'il importait de connaître l'identité du transporteur dans le contexte maritime, notant que dans la pratique, ce point avait donné lieu à des différends car les transporteurs utilisaient parfois des agents pour conclure le contrat de transport.

32. Le Groupe de travail est également convenu de remplacer, par souci de cohérence, les mots « établissement principal » par « adresse » à l'alinéa c).

Alinéa e)

33. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte entre crochets et de maintenir l'alinéa e) dans les listes obligatoires. On a noté que le destinataire n'était pas toujours connu dans les documents au porteur ainsi que dans certains documents à ordre dans lesquels figurait uniquement la mention « À ordre ». On a expliqué que le texte entre crochets visait à préciser que le nom du destinataire ne devait être inclus que s'il avait été désigné par l'expéditeur, et que la référence à la loi applicable renvoyait à la loi régissant le contrat de transport.

Alinéa f)

34. Le Groupe de travail est convenu de supprimer l'alinéa f) des listes obligatoires. On a estimé qu'il ne fallait pas subordonner la validité d'un transfert à la notification de l'entrepreneur de transport et que l'imposition d'une obligation de notification du transfert du document de cargaison négociable compromettrait sa négociabilité. On a expliqué que l'objet de l'alinéa f) n'était pas de soumettre la validité d'un transfert à une notification préalable, mais de préciser la manière dont la notification pouvait être donnée et de rassurer les transporteurs qui utilisaient habituellement des documents de transport non négociables.

35. On a souligné qu'il fallait que le nouvel instrument indique clairement les voies de communication entre le transporteur et la personne ayant le droit de disposer des marchandises. Il a été fait référence à l'article 55-2 de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam), qui prévoyait une règle par défaut lorsque le transporteur avait besoin d'instructions mais n'était pas en mesure de localiser la partie contrôlante. On a également rappelé au Groupe de travail les empêchements au transport mentionnés à l'article 20 des RU CIM, qui prévoyait que le transporteur devait demander des instructions à la personne ayant le droit de disposer de la marchandise. À cet égard, on s'est demandé si le transporteur serait tenu de vérifier la chaîne de transfert, ce qui pourrait être difficile dans un environnement papier. Le Groupe de travail est convenu de réexaminer à un stade ultérieur la question de savoir quelle personne le transporteur devrait contacter lorsqu'il avait besoin d'instructions (voir par. 87 à 89 ci-dessous).

Alinéa g)

36. Le Groupe de travail est convenu de conserver l'alinéa g) dans les listes obligatoires et de supprimer les mots entre crochets faisant référence au chargement des marchandises. On a fait remarquer que les mots « réception des marchandises » introduisaient une notion juridique similaire à celle de « prise en charge de la marchandise » que l'on trouvait dans les RU CIM. On a également fait remarquer que la distinction entre chargement et réception provenait des Incoterms de la Chambre internationale de commerce (CCI), et qu'elle n'avait peut-être pas lieu d'être dans ce contexte. On a souligné le lien existant entre les alinéas g) et h), qui devaient également être lus conjointement avec le projet d'article 7-2, qui énonçait une règle par défaut lorsque le document de cargaison négociable comprenait une date, mais sans en indiquer la signification.

37. Le Groupe de travail n'a pas retenu la proposition tendant à définir dans le nouvel instrument le terme « réception des marchandises », étant donné que l'acte de « réception » différerait selon le mode de transport employé et était régi par les règles applicables en la matière.

Alinéa h)

38. Le Groupe de travail est convenu de conserver l'alinéa h) dans les listes obligatoires. On a expliqué que le lieu d'émission du document de transport serait pertinent pour déterminer la loi régissant la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages subis par les marchandises, et que la date d'émission serait pertinente pour calculer le délai de prescription dans lequel des réclamations pouvaient être introduites contre le transporteur. On a également souligné qu'en vertu de l'article 24 des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la CCI (RUU 600), en l'absence de date de réception, la date d'émission du document de transport était réputée être la date d'expédition. On a ajouté que la date d'expédition serait cruciale dans les opérations de lettres de crédit afin de permettre à la banque émettrice de vérifier si l'expédition avait été effectuée dans le délai d'expédition stipulé. Une préoccupation a été soulevée concernant la date d'émission des documents électroniques, qui étaient normalement générés automatiquement par le système. À ce sujet, on a estimé que l'inclusion d'une date dans le document électronique risquait de prêter à confusion.

Alinéa i)

39. La question a été posée de savoir si le membre de phrase « s'il est connu de l'entrepreneur de transport » était réellement nécessaire. En réponse, on a expliqué que dans le transport maritime non régulier (services de tramp), où les marchandises étaient expédiées dans des navires dans le cadre d'une charte-partie, ce qui était fréquent dans le commerce des produits de base, le transporteur ne connaissait souvent pas le lieu de livraison au moment de la conclusion du contrat de transport, car ce lieu pouvait changer si les marchandises étaient vendues en cours de route et donc rester inconnu pendant un certain temps au cours du transport.

40. Il a été proposé de tenir compte à l'alinéa i) des besoins réels du commerce international, en particulier de la probabilité que le lieu de livraison change pendant le transit. On a noté que les RUU 600 exigeaient que les banques examinent le lieu de destination lorsqu'elles émettaient des lettres de crédit.

41. Le Groupe de travail est convenu de conserver l'alinéa i) dans les listes obligatoires et de garder le membre de phrase entre crochets.

Alinéa j)

42. Le Groupe de travail est convenu de supprimer l'alinéa j) des listes obligatoires au motif que la date ou le délai de livraison des marchandises était plus pertinent pour les questions de responsabilité du transporteur, qui ne relèveraient pas du champ

d'application de l'instrument. On a noté que le délai de livraison des marchandises variait considérablement en fonction du mode de transport utilisé.

Alinéa k)

43. Différents avis ont été exprimés sur la question de savoir s'il fallait exiger, à l'alinéa k), que le document de cargaison négociable précise le nombre d'originaux, étant donné qu'une disposition similaire figurait au projet d'article 3-6. Si certaines délégations ont proposé de supprimer l'alinéa k) afin d'éviter tout chevauchement avec le projet d'article 3-6, d'autres étaient favorables à la suppression du projet d'article 3-6 et au maintien de l'alinéa k), afin d'assurer l'exhaustivité de la liste de contrôle figurant au projet d'article 4. Un certain soutien a également été exprimé en faveur du maintien des deux dispositions, car elles avaient des objectifs différents. Une autre solution consistait à prévoir, à l'alinéa k), que tous les originaux émis devaient être numérotés. En réponse, on a souligné que pour garantir la négociabilité du document de cargaison négociable, le nouvel instrument devrait éviter d'attribuer des fonctions différentes aux différents originaux et considérer tous les originaux comme égaux ; par conséquent, il n'était pas utile de numéroté chaque original. Il a également été souligné qu'en vertu de la CMNI, le transporteur était tenu de livrer les marchandises à la première personne présentant l'original de la lettre de voiture, quel que soit le numéro spécifique de cet original. Il a également été proposé de modifier le projet d'article 3-6 afin de permettre l'émission de plusieurs originaux du document de cargaison négociable, sans exiger que le nombre d'originaux soit indiqué.

44. On a rappelé qu'il était important pour les banques de connaître le nombre d'originaux existants d'un connaissement maritime, afin d'atténuer le risque de perdre le contrôle de la cargaison en ne prenant qu'un seul original alors que plusieurs avaient été émis. On a également fait remarquer que les dispositions pertinentes des RUU 600 exigeaient la présentation du jeu complet d'originaux du connaissement en vue de l'émission d'une lettre de crédit. On a posé la question de savoir s'il était possible de produire de multiples originaux du document de cargaison négociable dans un contexte électronique, et si le nouvel instrument devait envisager cette possibilité. En réponse, il a été noté que cette question méritait effectivement d'être examinée attentivement à la lumière du principe de neutralité technologique, car les systèmes électroniques ne permettaient pas tous l'émission de multiples originaux.

45. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de conserver l'alinéa k) en l'état dans les listes obligatoires.

Alinéa l)

46. Le Groupe de travail est convenu de conserver l'alinéa l) dans les listes obligatoires et de remplacer, par souci de clarté, les mots « autorisée par lui » par « agissant en son nom ».

Alinéa m)

47. Le Groupe de travail est convenu de modifier l'alinéa m) comme suit : « une déclaration indiquant si le fret a été payé à l'avance ou une indication précisant si le fret est dû par le destinataire ». On a expliqué qu'avec ces modifications, le texte pourrait tenir compte des différents cas de figure observés dans le commerce international, à savoir que le fret pouvait soit être payé à l'avance par l'expéditeur ou le destinataire, en fonction, par exemple, de l'Incoterm retenu (groupe « C » ou « F »), soit être dû au moment de la livraison (« fret payable à destination »).

Alinéa n)

48. Le Groupe de travail est convenu de supprimer l'alinéa n) des listes obligatoires au motif que l'entrepreneur de transport devait avoir la possibilité de décider de l'itinéraire et du mode de transport approprié. On a fait remarquer que l'alinéa n) améliorerait la transparence pour un éventuel porteur, étant donné que différentes limites de responsabilité pouvaient s'appliquer au transporteur en fonction de

l'itinéraire et du mode de transport choisis. On a également fait remarquer que, dans le commerce maritime, les expéditeurs pouvaient donner des instructions spécifiques au transporteur pour qu'il suive un itinéraire particulier pour des raisons de dédouanement ou autres, mais que de telles instructions pourraient être envisagées à l'alinéa q).

Alinéa o)

49. Le Groupe de travail est convenu de supprimer l'alinéa o) des listes obligatoires et de refléter son contenu à l'alinéa q), car les informations sur la loi applicable régissant le contrat de transport n'avaient qu'une valeur limitée. On a également souligné qu'il était difficile de trouver les lois applicables en l'espèce dans le contexte du transport multimodal.

Alinéa p)

50. Le Groupe de travail a noté que l'alinéa p) visait à faire référence à la méthode utilisée pour confirmer que la livraison des marchandises avait eu lieu. Il a retenu la proposition tendant à supprimer l'alinéa p) de la liste obligatoire, au motif que cette question était déjà traitée au projet d'article 12-3, qui exigeait que le porteur du document de cargaison négociable accuse réception des marchandises à la demande de l'entrepreneur de transport.

Paragraphe 2

51. Un appui a été exprimé en faveur de la suppression de la référence aux lois nationales applicables (« la législation du pays où le document [...] est émis »), au motif que celle-ci imposerait aux banques de vérifier les lois nationales pertinentes. On a expliqué que cette référence s'inspirait des dispositions analogues applicables aux documents de transport non négociables figurant dans certaines conventions internationales existantes. On a ajouté qu'il fallait examiner de plus près si cette référence était nécessaire dans le contexte des documents de cargaison négociables, compte tenu de l'importance des documents négociables et de leur valeur probante différente. À cet égard, on a également noté que les documents de transport et les documents de cargaison négociables pourraient être soumis à des législations nationales différentes.

52. On a également estimé qu'il fallait limiter les moyens utilisés pour signer un document papier de cargaison négociable et n'autoriser que la signature manuscrite, afin de réduire le risque d'émission de documents frauduleux. Compte tenu de la fonction de titre représentatif des documents de cargaison négociables, on a souligné qu'il fallait traiter différemment les documents de transport non négociables et les documents de cargaison négociables pour ce qui était d'autoriser d'autres moyens de signature (comme la perforation et le tampon). On a également dit que si l'on autorisait d'autres moyens de signature, il faudrait que le nouvel instrument définisse et précise les exigences de fiabilité y relatives, ce qui sortirait du cadre de l'instrument. Dans l'environnement électronique, on a expliqué que le projet d'article 5 précisait les critères de fiabilité pour tous les types de signature électronique (y compris la signature numérique).

3. Projet d'article 7. Omissions dans le document de cargaison négociable

Paragraphe 1

53. Le Groupe de travail a examiné séparément les questions que posaient l'absence de certaines données visée au projet d'article 4 et l'inexactitude d'une ou de plusieurs données. Différents avis ont été exprimés sur la question de savoir si l'absence de données visée au projet d'article 4 affecterait la validité du document de cargaison négociable. De l'avis de certaines délégations, le document de cargaison négociable devait être valable dès lors qu'il remplissait les conditions énoncées dans la définition du terme au projet d'article 2, à savoir notamment indiquer qu'il se rapportait à des marchandises reçues par l'entrepreneur de transport en vue de leur transport

international et contenir une mention indiquant sa négociabilité, telle que « à ordre » ou « négociable ». Pour le reste, l'absence de toute autre donnée visée au projet d'article 4 ne devait pas avoir d'incidences sur la validité du document de cargaison négociable. On a noté que le nouvel instrument ne devait pas imposer de règles plus strictes que celles applicables au connaissance maritime (voir notamment l'article 39-1 des Règles de Rotterdam).

54. Selon un autre avis, l'absence de données ne devait pas affecter la validité du document de cargaison négociable, puisque les parties concernées pourraient y remédier avant ou après la mise en circulation du document. À cet égard, on a évoqué le principe de l'autonomie des parties, selon lequel les parties pouvaient compléter un document négociable sans en compromettre la validité.

55. Toutefois, on a largement appuyé l'idée selon laquelle le document de cargaison négociable devait contenir certaines données essentielles pour être reconnu comme un document négociable qui déclencherait l'application du nouvel instrument. Dans le même temps, la validité du document revêtait une grande importance pour les banques et il ne faudrait pas que les données minimales envisagées entraînent une vérification trop contraignante de cette validité, car cela compromettrait la négociabilité et la fonction de financement du document de cargaison négociable. On a rappelé l'article 15-3 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg), selon lequel le défaut d'une ou de plusieurs indications n'affectait pas la validité du connaissance, à condition toutefois qu'il satisfasse aux conditions énoncées dans la définition à l'article 1-7. Il a été proposé que le nouvel instrument suive une approche similaire.

56. Concernant l'inexactitude des données, la question a été posée de savoir comment le porteur d'un document de cargaison négociable pourrait savoir qu'une donnée était inexacte et quel serait le point de référence pour déterminer cette inexactitude (à savoir le contrat de transport ou les marchandises elles-mêmes). Étant donné que le terme « inexactitude » couvrait différents cas de figure, on a précisé que toute incohérence entre le document de cargaison négociable et le document de transport devait plutôt être traitée dans le cadre du projet d'article 8. Sachant que le porteur ne devrait pas être tenu d'examiner les marchandises, on a fait remarquer qu'une donnée inexacte ne devrait pas être liée à la validité du document de cargaison négociable. Afin d'éviter toute incohérence, il a également été proposé de réduire au minimum le contenu du document de cargaison négociable, en exigeant qu'il soit annexé au document de transport et qu'il renvoie aux informations figurant dans ce dernier. Toutefois, on a répondu qu'un document de cargaison négociable pouvait faire référence à un transport pour lequel aucun document de transport n'avait été émis, comme c'était souvent le cas dans le transport ferroviaire et routier.

57. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu a) de supprimer le texte entre crochets, b) de modifier le paragraphe 1 pour y inclure une réserve renvoyant à la définition du terme « document de cargaison négociable », et c) d'élargir la définition de ce terme pour préciser que les marchandises devaient avoir été reçues par l'entrepreneur de transport et exiger que le document de cargaison négociable soit signé par lui.

Paragraphe 2

58. On s'est demandé s'il fallait faire référence aux « données du contrat de transport » au motif que ces données décrivaient généralement les droits et obligations des parties au contrat de transport mais ne contenaient pas d'informations sur l'exécution du contrat, comme le chargement des marchandises. En réponse, on a expliqué que ces mots visaient à désigner les données du contrat qui figuraient dans le document de transport et qui étaient reproduites dans le document de cargaison négociable conformément au projet d'article 4.

59. On s'est demandé si cette disposition était nécessaire étant donné que le Groupe de travail avait décidé de ne pas faire des informations concernant le chargement des marchandises un élément essentiel devant impérativement figurer dans le document

de cargaison négociable (voir par. 36 ci-dessus). On a noté que le projet de paragraphe 2, qui s'inspirait de l'article 39-2 des Règles de Rotterdam, semblait fournir des règles par défaut concernant des données manquantes qui étaient plus pertinentes pour compléter le document de transport que pour le document de cargaison négociable lui-même. On a appuyé la proposition selon laquelle il suffisait de prévoir une règle par défaut pour les cas où le document de cargaison négociable ne comprendrait pas de date.

60. Selon un avis opposé, cette disposition énonçait une règle par défaut qui était très importante dans la pratique, car la partie qui acquérait un document de cargaison négociable voudrait savoir à quelle date les marchandises avaient été reçues par le transporteur et à quelle date elle pourrait se fier si ce n'était pas celle indiquée dans le document de cargaison négociable. Conscient de l'importance cruciale de la notion de « réception » des marchandises pour le commerce international, le Groupe de travail a examiné diverses propositions pour tenir compte de cette notion dans le projet d'instrument. Il est convenu qu'il était important de faire la distinction entre a) l'omission de la date du document de cargaison négociable lui-même, b) l'omission, dans le document de cargaison négociable, de la date de réception des marchandises telle qu'indiquée dans le document de transport, et c) l'omission de la date de réception des marchandises dans le document de transport lui-même. La règle par défaut à suivre pour remédier à une telle omission risquait de varier d'un cas à l'autre. À cet égard, on a rappelé au Groupe de travail qu'il fallait éviter tout conflit potentiel entre une date de réception présumée conformément au document de cargaison négociable et une date de réception différente indiquée dans le document de transport que les parties avaient omis d'indiquer dans le document de cargaison négociable. On a également souligné que l'objectif de cette disposition n'était pas de remédier aux omissions dans le document de transport, lesquelles seraient soumises aux règles applicables régissant le document de transport.

61. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de modifier le paragraphe 2 pour prévoir que : a) si le document de cargaison négociable comprenait une date, mais sans en indiquer la signification, celle-ci serait réputée être la date d'émission de ce document ; b) si le document de cargaison négociable ne comportait pas de date d'émission, il serait réputé avoir été émis en même temps que le document de transport ; et c) si le document de cargaison négociable ne comportait pas de date de réception des marchandises, celle-ci serait réputée être la date d'émission du document de cargaison négociable.

Paragraphe 3

62. On s'est demandé si cette disposition était nécessaire à la lumière du projet d'article 8-1 concernant la force probante *prima facie* du document de cargaison négociable. On a noté qu'elle faisait référence à une indication présumée de bon état apparent des marchandises, à laquelle le transporteur ne pouvait pas s'opposer. On a rappelé au Groupe de travail que cette règle générale par défaut n'était pas reconnue pour tous les modes de transport. Les RU CIM, par exemple, liaient les présomptions sur l'état de la marchandise à la partie effectivement responsable du chargement de la marchandise (c'est-à-dire le transporteur ou l'expéditeur). On a répondu que cette disposition reflétait la pratique suivie dans le transport maritime et qu'elle était très importante pour les opérations de lettres de crédit, car la plupart des connaissements ne contenaient aucune indication explicite sur l'état et le conditionnement apparents des marchandises, les banques exigeant généralement des connaissements sans réserves. Dans le même temps, le projet de disposition était suffisamment souple pour permettre aux parties de s'entendre sur la question de savoir qui effectuait le chargement et l'arrimage des marchandises, au moyen de diverses clauses utilisées dans la pratique (par exemple, « envoi chargé et vérifié par l'expéditeur »).

63. Le Groupe de travail est convenu qu'il importait de rassurer le tiers porteur du document de cargaison négociable sur le fait que, s'il devait demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, il devrait pouvoir se fonder sur les informations relatives à la quantité et à l'état des marchandises figurant dans

le document de cargaison négociable qu'il avait acquis. Dans la pratique, il était difficile de savoir dans quelle mesure le transporteur substitué pourrait invoquer d'autres moyens de défense en se fondant sur le contrat et les règles obligatoires applicables à une étape spécifique du transport, ce qui aurait pour conséquence, pour le porteur, de toucher une compensation inférieure à celle qu'il avait prévue sur la base des informations figurant au recto du document de cargaison négociable. Il a été suggéré que tout écart de ce type observé dans la pratique soit réglé entre l'entrepreneur de transport et le transporteur substitué. Selon une autre proposition, le nouvel instrument pourrait traiter séparément la question du droit légitime du porteur de se fonder sur ces informations et celle des réclamations introduites en vertu du contrat de transport afin de garantir à tout porteur ultérieur que les marchandises avaient été reçues en bon état.

Paragraphe 4

64. Si un certain soutien a été exprimé en faveur du maintien du paragraphe 4, on s'est aussi demandé si le nouvel instrument devait traiter la question de la fraude, étant donné qu'il était difficile de prouver l'« intention de léser un tiers ». On a noté qu'une telle disposition stipulant la responsabilité de l'entrepreneur de transport à l'égard de tout tiers qui aurait agi en se fiant à la description des marchandises figurant dans le document de cargaison négociable, mais ne précisant pas le délai de prescription pour l'introduction de réclamations, risquait également de poser problème. On a également souligné que, dans la pratique, c'était souvent l'expéditeur (et non l'entrepreneur de transport) qui pouvait avoir l'intention de léser un tiers. On a rappelé au Groupe de travail que les RU CIM ne traitaient pas cette question.

65. Le Groupe de travail est convenu de supprimer cette disposition au motif que la responsabilité de l'entrepreneur de transport devait être traitée dans le cadre de la loi applicable et que le nouvel instrument n'abordait pas autrement la question de la responsabilité.

4. Projet d'article 8. Force probante du document de cargaison négociable

66. On a posé la question de savoir comment le nouvel instrument traiterait les incohérences entre le document de cargaison négociable et le document de transport, comme des erreurs graves concernant la quantité de marchandises. On a expliqué que le porteur du document de cargaison négociable qui agissait de bonne foi en se fiant à une quantité erronée de marchandises devait être protégé en vertu du projet d'article 8 et être fondé à exiger la livraison de cette quantité de marchandises.

Paragraphe 1

67. Différents points de vue ont été exprimés sur la manière dont des réserves pourraient être faites dans le document de cargaison négociable. Certaines délégations ont estimé que le nouvel instrument devrait prévoir un régime autonome assorti de règles précises en matière de réserves. On a noté que le membre de phrase « ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par l'expéditeur » pourrait être mal interprété si l'on ne faisait pas référence aux circonstances pertinentes indiquées à l'article 40-1 des Règles de Rotterdam. Il a été proposé de scinder la disposition en deux dispositions distinctes, afin de traiter séparément la question des réserves et celle de la force probante *prima facie*. En réponse, on a expliqué que la disposition ne s'inspirait pas des articles 40 et 41 des Règles de Rotterdam, car ces derniers avaient été rédigés dans un contexte différent et imposaient au transporteur de faire des réserves. Il a été proposé que le projet d'instrument énonce de manière plus détaillée les réserves admissibles. Selon une autre solution, qui a reçu un certain soutien, le projet de disposition devrait faire référence aux réserves que l'entrepreneur de transport serait autorisé à faire en vertu de la loi applicable. Compte tenu de l'importance de cette disposition pour les questions de négociabilité et de responsabilité, on a noté qu'une référence à la loi applicable pertinente permettrait de préciser que le nouvel instrument n'interférerait pas avec les régimes de responsabilité existants régissant le transport de marchandises. En réponse, on a noté qu'il serait

difficile de tenter de déterminer la loi applicable pertinente et que cela pourrait entraîner des erreurs, car le tribunal compétent déterminerait la validité de toute clause ou réserve susceptible de limiter la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en fonction de la loi qu'il jugerait applicable à cette question, conformément aux règles de conflit de lois du for.

68. À l'issue de la discussion, le secrétariat a été prié de modifier cette disposition pour y inclure les deux options afin que le Groupe de travail les examine plus avant.

Paragraphe 2

69. Il a été proposé de supprimer la référence au destinataire dans cette disposition au motif que celui-ci, contrairement à d'autres tiers, disposait d'informations sur les marchandises et n'aurait donc pas besoin d'agir en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le document de cargaison négociable. En réponse, on a fait remarquer que le destinataire (en tant qu'acheteur) était généralement partie au contrat de vente conclu avec l'expéditeur (en tant que vendeur) mais pas partie au contrat de transport conclu entre l'expéditeur et le transporteur ; par conséquent, il risquait de ne pas savoir si la description des marchandises donnée dans le contrat de transport correspondait à celle donnée dans le contrat de vente. Le Groupe de travail est convenu de revenir sur cette question à un stade ultérieur.

70. On a posé la question de savoir si les textes figurant dans les deux dernières séries de crochets constituaient des options valables. Un soutien a été exprimé en faveur du maintien de la norme de confiance liée à la bonne foi, telle qu'elle était énoncée dans la première série de crochets, plutôt que de la norme fondée sur la « négligence grave ». On a précisé que les bénéficiaires de cette disposition devaient faire preuve de bonne foi lorsqu'ils agissaient en se fondant sur la description des marchandises figurant dans le document de cargaison négociable, par exemple, pour effectuer un paiement ou obtenir un crédit documentaire.

5. Projet d'article 9. Étendue des droits du porteur d'un document de cargaison négociable

Paragraphe 1

71. Le Groupe de travail a examiné l'étendue des droits du porteur d'un document de cargaison négociable, par rapport à ceux dont jouissait l'expéditeur initial en vertu du contrat de transport. Selon un avis, le porteur d'un document de cargaison négociable devrait avoir les mêmes droits que l'expéditeur initial, et il suffirait d'insérer une référence en ce sens dans le projet d'article. Par souci de clarté, le paragraphe 1 pourrait préciser que les droits de l'expéditeur initial devraient s'éteindre une fois que le document de cargaison négociable aurait été émis. Selon un avis opposé, qui a également été appuyé, le fait de n'accorder au porteur d'un document de cargaison négociable que les droits de l'expéditeur initial ne garantirait pas la négociabilité de ce document. Pour atteindre l'objectif visé par le nouvel instrument, qui était de créer un document négociable à des fins de financement, il était essentiel d'énumérer les droits que le porteur d'un document de cargaison négociable pourrait exercer, en s'inspirant du chapitre 10 des Règles de Rotterdam. Il faudrait toutefois éviter que le nouvel instrument traite la question des effets du document de cargaison négociable sur la propriété des marchandises, compte tenu de la grande diversité des approches adoptées en la matière dans le droit interne, question que les conventions internationales relatives tant aux contrats de vente qu'aux contrats de transport avaient jusqu'alors systématiquement évitée.

72. On a rappelé au Groupe de travail les règles établies, pour certains modes de transport, pour régir le droit de contrôle (ou de « disposition ») des marchandises en vertu du contrat de transport. On a souligné qu'il fallait éviter tout conflit avec le droit de disposer des marchandises consacré par les conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises (par exemple, l'article 18 des RU CIM). On a également souligné que le fait d'accorder au porteur d'un document de cargaison négociable le droit de donner au transporteur des instructions de livraison qui

s'écarteraient des conditions de transport initialement convenues pourrait accroître le risque de responsabilité du transporteur. Le Groupe de travail a pris note de ces préoccupations et est convenu qu'il devrait tout d'abord déterminer les droits de contrôle qui seraient nécessaires pour garantir la négociabilité des documents de cargaison négociables, avant d'examiner la manière dont ces droits pourraient être rendus compatibles avec les régimes applicables aux modes de transport qui n'étaient pas coutumiers de la négociabilité.

73. On s'est inquiété du fait que l'alinéa a) ne limitait pas le droit du porteur de donner des instructions au transporteur concernant les marchandises, par exemple en exigeant que le porteur rembourse les coûts supplémentaires encourus par le transporteur pour exécuter ses instructions et en permettant à ce dernier de refuser d'exécuter des instructions pour des motifs légitimes. On a noté que les conventions internationales pertinentes en vigueur exigeaient que les instructions soient légales, raisonnables et susceptibles d'être exécutées par le transporteur sans entraîner de coût ni de perturbation déraisonnable pour ses opérations. À cet égard, on a souligné que le nouvel instrument ne devait pas remettre en cause le droit actuel du transporteur de refuser de suivre des instructions dans certaines circonstances (par exemple, impossibilité, pour certains bureaux de douane, de traiter des marchandises dangereuses). On s'est accordé à dire que le nouvel instrument devrait tenir compte de ces préoccupations et que le texte entre crochets devrait exiger que les instructions du porteur soient « conformes au contrat de transport », ce qui permettrait d'incorporer implicitement toute disposition de la loi applicable à ce contrat, notamment toute convention internationale pertinente. Le Groupe de travail a examiné une proposition tendant à ce que le nouvel instrument traite séparément la question de savoir qui supporterait les coûts encourus par le transporteur pour se conformer aux instructions du porteur du document de cargaison négociable.

74. S'agissant de l'alinéa b), on s'est demandé quel était son rapport avec le droit d'exiger la livraison des marchandises en vertu du projet d'article 12. On a répondu que l'alinéa b) se référait au droit d'exiger la livraison des marchandises en transit, qui différerait du droit d'exiger leur livraison à destination, et que ce point pourrait être clarifié par l'ajout, par exemple, des mots « en transit ».

75. On a largement appuyé la proposition tendant à prévoir que les droits du porteur incluraient le droit de transférer les marchandises ou de les donner en gage à un tiers, comme indiqué à l'alinéa d), mais dans une disposition distincte, car ce droit différerait des autres droits contractuels énoncés à l'article 9. Le droit de transférer les marchandises ou de les donner en gage à un tiers devrait être mentionné expressément pour que le document de cargaison négociable puisse fonctionner en tant que titre représentatif de la marchandise dans tous les pays. Il a toutefois été noté que ce droit n'apparaissait pas dans les conventions existantes régissant le transport de marchandises, pas même dans le secteur maritime, où ce droit était reconnu depuis longtemps par la *lex mercatoria* et par la législation. Le Groupe de travail a entendu plusieurs propositions rédactionnelles visant à utiliser d'autres notions juridiques, telles que la « possession virtuelle » de la marchandise, ou à introduire une équivalence de l'effet produit par la « remise physique de la marchandise ». Il faudrait clarifier le lien entre le droit de transférer les marchandises et le droit de transférer les droits incorporés dans le document de cargaison négociable en vertu du projet d'article 10.

Paragraphe 2

76. Un soutien a été exprimé en faveur du maintien du paragraphe 2, car il importait d'indiquer expressément la période pendant laquelle le porteur du document de cargaison négociable pourrait exercer ses droits, y compris celui de faire valoir ses droits à l'encontre de l'entrepreneur de transport en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises. Il a été proposé de ne pas lier les droits du porteur du document de cargaison négociable à la réception et à la livraison des marchandises, mais plutôt à l'émission et à la remise dudit document, c'est-à-dire le moment où le porteur

exigeait la livraison des marchandises à destination en vertu du projet d'article 12-1. Le Groupe de travail a retenu cette proposition.

77. On a craint que le lien établi entre les droits du porteur du document de cargaison négociable et la remise dudit document pose problème lorsque le document en question, par exemple un connaissement maritime, n'avait pas encore été transmis à destination à l'arrivée des marchandises. On a rappelé au Groupe de travail que, dans la pratique maritime, afin d'éviter que le navire prenne du retard sur son trajet, les transporteurs acceptaient de livrer les marchandises sans production du jeu complet d'originaux du connaissement dans la mesure où ils étaient protégés contre toute responsabilité pour livraison fautive par une lettre de garantie fournie par la partie exigeant la livraison.

Paragraphe 3

78. On a souligné que l'obligation, pour le porteur d'un document de cargaison négociable, de remettre le jeu complet d'originaux afin de pouvoir exercer son droit d'exiger la livraison des marchandises, visé au projet d'article 9-1 b), était incompatible avec l'obligation de remettre un seul original visée au projet d'article 12 relatif à la livraison des marchandises. En réponse, on a expliqué que le paragraphe 3 ne traitait que de l'exercice du droit de contrôle au cours du transport, et non du problème que posait l'arrivée tardive du connaissement à destination, pour lequel le projet d'article 12 offrait une solution fondée sur la pratique commerciale. Le Groupe de travail a pris note d'une proposition visant à adapter le paragraphe au contexte électronique.

Paragraphe 4

79. Un certain soutien a été exprimé en faveur de la suppression du paragraphe 4 au motif que le mode de communication serait soumis à l'autonomie des parties et à la législation interne applicable. On a fait remarquer que l'objectif de ce paragraphe n'était pas clair et qu'il pourrait être interprété comme ne permettant pas de recourir aux communications électroniques dans les cas de figure qui n'étaient pas mentionnés expressément dans ce paragraphe. On a craint que le paragraphe soit mal interprété et laisse entendre que les communications électroniques pourraient suffire dans tous les cas où le porteur exerçait le droit de contrôle, indépendamment des mécanismes spécifiques d'exercice du droit de disposition prévus par les conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises (par exemple, insertion d'instructions dans le document de transport lui-même). Certaines délégations étant favorables au maintien de ce paragraphe, le Groupe de travail est convenu de le placer entre crochets avec une note de bas de page reflétant les discussions ci-dessus et de le réexaminer à la session suivante.

6. Projet d'article 10. Transfert des droits découlant d'un document papier de cargaison négociable ou d'un document électronique de cargaison négociable

Paragraphe 1

80. Le Groupe de travail a noté que le projet d'article 10 n'exigeait pas que l'entrepreneur de transport soit informé du transfert du document de cargaison négociable afin de ne pas compromettre la nature dudit document en tant que titre représentatif de la marchandise (voir aussi par. 34 ci-dessus).

81. On a rappelé au Groupe de travail qu'il n'avait pas encore pris de décision finale quant à savoir si le projet d'instrument autoriserait les documents de cargaison négociables au porteur (voir par. 23 ci-dessus), et il est convenu de maintenir pour l'heure les références à l'endossement en blanc entre crochets.

82. Le Groupe de travail s'est demandé si les deux cas de figure envisagés aux alinéas b) i) et ii) devaient être conservés, et qui serait le « premier porteur » mentionné à l'alinéa b) i). On a répondu que, dans la pratique, il importait de protéger le vendeur/expéditeur, en particulier dans les cas où le transport était organisé par un

acheteur nommé dans les documents de transport en tant que destinataire. L'expéditeur avait le droit légitime de garder le contrôle des marchandises jusqu'au paiement du prix de vente, mais il n'était pas partie au contrat de transport conclu par l'acheteur (par exemple selon des Incoterms du groupe « F »). Afin de se protéger contre le défaut de paiement de l'acheteur, le vendeur/expéditeur conservait généralement les documents de transport en attendant le paiement. Par la suite, ceux-ci étaient remis à l'acheteur/destinataire sans endossement, cas de figure qui différait de celui envisagé au paragraphe 1 a).

83. Le Groupe de travail a reconnu qu'il fallait tenir compte de cette forme particulière de transfert de droits en vertu du document de cargaison négociable mais que le projet d'article ne faisait pas de distinction claire entre le transfert par remise physique et endossement du document de cargaison négociable et le transfert de droits par simple remise.

84. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de modifier le paragraphe 1 comme suit :

« 1. Le porteur peut transférer les droits incorporés dans le document de cargaison négociable à une autre personne :

a) En remettant le document de cargaison négociable dûment endossé au profit de cette autre personne [ou en blanc][, s'il s'agit d'un document à ordre] ; ou

b) En remettant le document de cargaison négociable sans endossement, s'il s'agit [: i)] d'un document établi au nom d'une personne déterminée et qu'il est remis par l'expéditeur nommé dans le document de cargaison négociable au destinataire désigné ; [ou ii) d'un document établi au porteur ou endossé en blanc]. »

85. On a rappelé au Groupe de travail qu'il fallait tenir compte de l'interaction entre l'utilisation commerciale du document de cargaison négociable et les exigences légales et réglementaires en matière de dédouanement et de formalités d'importation/exportation liées au transport international de marchandises. En particulier, le Groupe de travail devrait déterminer quels documents les autorités douanières et autres autorités des pays concernés seraient censées examiner (c'est-à-dire le document de transport, le document de cargaison négociable ou les deux) et dans quelle mesure elles seraient censées prendre acte du transfert de droits sur des marchandises en vertu d'un document de cargaison négociable. Il a reconnu que cette question était importante mais a décidé d'y revenir lorsqu'il aurait examiné toutes les dispositions de fond du projet d'instrument.

Paragraphe 2

86. Le Groupe de travail est convenu d'ajuster ce paragraphe pour tenir compte de sa décision de lier le transfert des droits du porteur à la remise physique du document de cargaison négociable conformément au projet d'article 10-1.

7. Projet d'article 11. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires à l'entrepreneur de transport

87. Le Groupe de travail a reconnu l'importance du projet d'article, car le transporteur pouvait avoir besoin d'instructions pour exécuter le contrat ou livrer les marchandises et devait, à cette fin, demander des instructions à la partie qui exerçait le droit de contrôle sur les marchandises, c'est-à-dire le porteur du document de cargaison négociable.

88. On a posé la question de savoir s'il faudrait compléter ces dispositions par une règle prévoyant ce qui se passerait si le porteur ne fournissait pas les informations ou instructions demandées au transporteur. On a rappelé au Groupe de travail les dispositions figurant dans des conventions internationales qui autorisaient le transporteur, en l'absence d'instructions de la partie contrôlante, à prendre les

mesures dont il jugeait qu'elles serviraient au mieux ses intérêts. Afin d'éviter d'éventuels conflits avec les régimes existants, il a été estimé que le projet d'article devrait renvoyer au contrat de transport et à la loi applicable en la matière. Le texte actuel semblait toutefois créer l'obligation, pour le porteur, de fournir ces informations ou instructions, que certains porteurs autres que le chargeur, comme la banque émettrice d'une lettre de crédit, pourraient ne pas être en mesure de fournir.

89. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de reformuler cette disposition comme suit :

Si l'entrepreneur de transport a besoin d'informations, d'instructions ou de documents concernant les marchandises pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, il doit les demander au porteur du document de cargaison négociable. S'il n'est pas en mesure d'obtenir ces instructions dans un délai raisonnable, il procède conformément au contrat de transport.

90. Le Groupe de travail est par ailleurs convenu de compléter cette disposition par un autre paragraphe fondé sur l'article 58-1 des Règles de Rotterdam, prévoyant qu'un porteur qui n'avait pas la qualité de chargeur et qui n'exerçait aucun droit découlant du contrat de transport n'assumait aucune responsabilité découlant du projet d'article 11.

8. Projet d'article 12. Livraison des marchandises

Paragraphe 1

91. Le Groupe de travail est convenu de supprimer les mots « du document de transport, si nécessaire, et » figurant dans ce paragraphe. Il a été souligné que toute exigence de remise de ce document conditionnant la prise de livraison des marchandises serait régie par le droit applicable au contrat de transport, ce dont traitait déjà le projet d'article 12-4. Il a été souligné qu'afin de garantir la négociabilité du document de cargaison négociable, il faudrait prévoir que celui-ci serait le seul document requis pour la prise de livraison des marchandises.

92. Il a été rappelé au Groupe de travail que les RU CIM n'exigeaient pas la remise de la lettre de voiture ferroviaire pour la livraison. Au contraire, la lettre de voiture accompagnait la marchandise et était remise par le transporteur au destinataire au moment de la livraison. Le Groupe de travail a également pris note de la pratique consistant à émettre des connaissements internes et des connaissements principaux dans le secteur maritime. Il a été expliqué que, tandis que les connaissements internes étaient émis par le transitaire, les connaissements principaux étaient émis par le transporteur substitué à l'intention du transitaire en tant qu'expéditeur. La remise du connaissement principal concerné était nécessaire pour que le transporteur substitué livre les marchandises au transitaire. Par ailleurs, lorsque le porteur demandait la livraison des marchandises au transitaire, seule la remise du connaissement interne était nécessaire.

93. Le Groupe de travail s'est également demandé si le membre de phrase « dûment endossé, le cas échéant » et le membre de phrase entre crochets qui obligeait le porteur à s'identifier étaient nécessaires. Il a été noté que l'expression « dûment endossé » pourrait être redondante compte tenu de la définition du porteur figurant au projet d'article 2. On s'est également interrogé sur la nécessité de conserver le membre de phrase entre crochets, compte tenu de la disposition similaire contenue au projet d'article 9-3, qui exigeait que le porteur s'identifie pour exercer son droit de contrôle. Le Groupe de travail est convenu de conserver ces membres de phrase en l'état.