



Assemblée générale

Distr. générale
23 mai 2023
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-deuxième session (New York, 8-12 mai 2023)

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 cargaison 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 13. Retrait des marchandises	4
2. Projet d'article 5. Conditions d'utilisation et effets des documents électroniques de cargaison négociables	5
3. Projet d'article 2. Définitions	7
4. Projet d'article 3. Émission du document de cargaison négociable	11
5. Projet d'article 4. Contenu du document de cargaison négociable	16



I. Introduction

1. À sa quarante et unième session (Vienne, 28 novembre–2 décembre 2022), 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 cargaison négociables¹. À cette session, il 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. Il a examiné les projets d'articles 3, 4 et 7 à 12 et a reporté à une session ultérieure l'examen des autres projets d'articles².

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-deuxième session à New York, du 8 au 12 mai 2023.

3. Ont assisté à la session des représentantes et représentants des États membres ci-après du Groupe de travail : Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Autriche, Bélarus, Brésil, Canada, Chili, Chine, Côte d'Ivoire, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Inde, Iran (République islamique d'), Iraq, Italie, Japon, Malawi, Maroc, Maurice, Mexique, Nigéria, Ouganda, Pérou, Pologne, République de Corée, République démocratique du Congo, République dominicaine, Singapour, Suisse, Tchéquie, Thaïlande, Türkiye, Ukraine, Venezuela (République bolivarienne du) et Viet Nam.

4. Ont également assisté à la session des observateurs et observatrices des États suivants : Azerbaïdjan, Bahreïn, Burkina Faso, Myanmar, Népal, Oman, Paraguay, Philippines, Slovaquie, Sri Lanka et Uruguay.

5. Les organisations internationales suivantes étaient représentées par des observateurs et des observatrices :

a) *Système des Nations Unies* : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), Commission économique pour l'Europe (CEE) et Union postale universelle (UPU) ;

b) *Organisations intergouvernementales* : Conférence de La Haye de droit international privé (HCCH), 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 non gouvernementales internationales* : Comité international des transports ferroviaires (CIT), Comité maritime international (CMI), Conseil chinois pour la promotion du commerce international, Conseil des chargeurs européens, International and Comparative Law Research Center (ICLRC), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), Moot Alumni Association du Concours d'arbitrage commercial international Willem C. Vis (MAA), New York State Bar Association (NYSBA) 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)

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

² A/CN.9/1127, par. 9.

7. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :
 - a) Ordre du jour provisoire annoté (A/CN.9/WG.VI/WP.97) ; et
 - b) Avant-projet révisé et annoté de dispositions pour un instrument sur les documents de cargaison négociables (A/CN.9/WG.VI/WP.98).
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 cargaison négociables.
 5. Adoption du rapport.

III. Délibérations

9. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen de ce sujet en se fondant sur une note du Secrétariat (A/CN.9/WG.VI/WP.98) contenant un avant-projet révisé et 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.

IV. Futur instrument sur les documents de cargaison négociables

A. Remarques générales

10. Le Groupe de travail s'est tout d'abord demandé s'il faudrait limiter le champ d'application du projet de nouvel instrument aux situations dans lesquelles le document de cargaison négociable était émis par l'entrepreneur de transport agissant en tant que transporteur contractuel, à l'exclusion des situations dans lesquelles il effectuait également une partie du transport en tant que transporteur substitué en vertu du contrat de transport.

11. Un certain soutien a été exprimé en faveur de la limitation du champ d'application, étant donné que l'émission parallèle d'un document de cargaison négociable (par le transporteur contractuel) et d'un document de transport (par le transporteur substitué) refléterait mieux l'approche duale adoptée dans le projet de nouvel instrument. On a noté que le fait d'autoriser les transporteurs substitués à émettre un document de cargaison négociable pourrait être contraire aux conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises, au motif que le destinataire désigné dans le document de transport et le porteur d'un document de cargaison négociable pourraient tous deux réclamer la livraison des marchandises. L'avis a toutefois prévalu que le projet de nouvel instrument devrait avoir un champ d'application plus large, car en limitant son application aux documents de cargaison négociables émis par des transporteurs contractuels n'ayant effectué aucune partie du transport, le projet de nouvel instrument ne s'appliquerait en pratique qu'aux transitaires. Il a été souligné que certaines conventions internationales pertinentes, telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR), portaient à la fois sur la personne ayant conclu et exécuté le contrat de transport et la personne ayant seulement conclu le contrat. Dans le contexte du transport ferroviaire, il a été expliqué que la notion de « transporteur » incluait le transporteur contractuel, le transporteur successif et le transporteur substitué. Les transporteurs contractuels et les transporteurs successifs devenaient parties au contrat de transport mais pouvaient ou non effectuer le transport eux-mêmes. Les transporteurs ferroviaires pouvaient également être des transitaires et ne devaient pas être contraints de créer une filiale pour agir en tant que transitaire aux

fins de l'émission d'un document de cargaison négociable. On a souligné qu'il fallait que le projet de nouvel instrument ait un caractère habilitant et soit suffisamment souple pour pouvoir être utilisé dans d'autres modes de transport. Les Règles uniformes COTIF/CIM concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (les « RU CIM ») contenaient une disposition interdisant à un document de transport de fonctionner comme document négociable, mais cette disposition n'interdisait pas l'émission d'un document négociable distinct. Certains représentants ont également fait remarquer qu'un champ d'application plus large resterait compatible avec les législations nationales applicables.

12. On s'est demandé si les personnes qui organisaient le transport de marchandises, mais sans conclure de contrat de transport au sens de la loi nationale applicable, comme les commissionnaires de transport, pouvaient émettre un document de cargaison négociable. On a expliqué que l'objet du projet de nouvel instrument était de permettre l'émission d'un document de cargaison négociable par des transitaires agissant en tant que transporteurs contractuels, et non en tant qu'agents.

13. Il a été proposé de supprimer les mots « avec l'expéditeur » figurant dans la définition du terme « entrepreneur de transport », notant que la définition du terme « expéditeur » était très large et pouvait ne pas désigner la personne ayant conclu le contrat. Le Groupe de travail est convenu d'examiner cette proposition lorsqu'il examinerait les définitions figurant dans le projet d'article 2.

14. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de ne pas limiter le champ d'application du nouvel instrument aux transporteurs contractuels qui n'effectuaient pas eux-mêmes le transport.

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

1. Projet d'article 13. Livraison des marchandises

Paragraphe 2

15. On a rappelé au Groupe de travail que le paragraphe 2 découlait de la pratique établie de longue date dans le secteur maritime consistant à émettre des connaissements maritimes en trois originaux. En ce qui concerne le choix entre les deux séries de crochets, il a été fait observer que, bien que similaires, les deux libellés proposés reflétaient deux approches législative différentes. La seconde phrase renvoyait au droit du transporteur de livrer les marchandises contre remise d'un seul original, lorsque le document de cargaison négociable avait été émis en plusieurs originaux. La première phrase, quant à elle, prévoyait que le transporteur pouvait uniquement être dégagé de son obligation, lorsqu'il livrait les marchandises contre remise d'un seul original, s'il avait agi « de bonne foi ». Des préoccupations ont été exprimées au sujet de la notion de « bonne foi » dans ce contexte, compte tenu de son ambiguïté juridique et du principe sous-jacent selon lequel la remise de tous les originaux devrait être la norme. On a donc largement appuyé la proposition tendant à étendre la pratique suivie dans le secteur maritime à l'émission de documents de cargaison négociables, afin d'éviter toute interférence avec la pratique existante. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de supprimer la première phrase entre crochets et de conserver la seconde, sans les crochets.

Paragraphe 3

16. La question a été posée de savoir si les mots « de la manière qui est habituelle au lieu de livraison » étaient nécessaires, étant donné que le document de cargaison négociable constituait un nouvel instrument et qu'il n'y aurait donc pas de pratique usuelle établie. On s'est également demandé s'il était nécessaire que le porteur accuse réception des marchandises. On a répondu qu'il était important, dans la pratique, que l'entrepreneur de transport reçoive un accusé de réception du porteur. On a également expliqué qu'un tel accusé de réception ne serait nécessaire que si l'entrepreneur de

transport en faisait la demande. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de supprimer les mots « de la manière qui est habituelle au lieu de livraison ».

Paragraphe 4

17. La référence au « droit applicable au contrat de transport » a été jugée inadéquate, car des lois et règles autres que celles régissant uniquement le contrat de transport pouvaient être pertinentes pour la livraison des marchandises. À titre d'exemple, on a mentionné les RU CIM, qui utilisaient un libellé plus large pour englober les règles applicables au lieu de livraison. On s'est également demandé si le paragraphe 4 était nécessaire, compte tenu notamment du projet d'article premier, qui prévoyait au paragraphe 2 que le projet de nouvel instrument ne portait atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport, et au paragraphe 3 que le projet de nouvel instrument ne modifiait aucunement les droits et obligations de l'entrepreneur de transport, de l'expéditeur et du destinataire ni leur responsabilité découlant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne applicables. Toutefois, l'avis a également été exprimé qu'il ne faudrait pas supprimer le paragraphe 4 à ce stade. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de placer le paragraphe 4 entre crochets.

2. Projet d'article 5. Conditions d'utilisation et effets des documents électroniques de cargaison négociables

Observations générales

18. On s'est inquiété du fait que les questions traitées dans le projet d'article, qui reprenaient dans une certaine mesure les dispositions de la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, ne se prêtaient pas à un traitement uniforme dans le cadre d'une convention internationale, ce qui laissait aux États contractants peu de marge de manœuvre pour adapter ses dispositions à leur système juridique interne. Une meilleure solution serait de ne traiter ces questions que dans les limites du minimum nécessaire et, en tout état de cause, de suivre l'approche adoptée dans la Loi type sur les documents transférables électroniques et d'élaborer des dispositions visant uniquement à garantir l'équivalence fonctionnelle. En réponse, on a rappelé au Groupe de travail qu'il n'avait pas encore pris de décision finale sur la forme du nouvel instrument. En outre, il a été noté que la question des documents de transport électroniques avait déjà été traitée dans des conventions internationales, telles que la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) et le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique (le « Protocole e-CMR »). Étant donné qu'une convention internationale devait prévoir un régime juridique autonome et que, contrairement à une loi type, elle ne pouvait pas partir du principe qu'il existait une législation interne complémentaire régissant certaines questions centrales, une approche rédactionnelle consistant uniquement à fournir des critères d'équivalence fonctionnelle serait insuffisante pour garantir le bon fonctionnement de la convention.

19. On s'est aussi inquiété du fait que le projet d'article 5 ne suivait pas strictement l'approche adoptée dans la Loi type sur les documents transférables électroniques. Il a donc été proposé que le nouvel instrument examine seulement de manière générale l'approche à suivre, renvoie à la législation interne et encourage l'adoption de la Loi type. En réponse, on a expliqué que le projet d'article 5 s'inspirait largement de la Loi type sur les documents transférables électroniques, et que les écarts par rapport au texte de la Loi type avaient pour objet d'adapter celle-ci au contexte du document électronique de cargaison négociable créé par le nouvel instrument et se fondaient sur les dispositions pertinentes des Règles de Rotterdam et du Protocole e-CMR. On s'est déclaré généralement favorable au maintien des dispositions détaillées sur les documents électroniques de cargaison négociables, en soulignant qu'une telle

démarche serait tournée vers l'avenir et répondrait aux besoins pratiques de la version électronique d'un document de cargaison négociable (en particulier lorsque les marchandises voyageaient plus rapidement que les documents papier). À titre d'exemple, on a cité les connaissements électroniques de transport multimodal de la FIATA et les lettres de voiture électroniques CIM/SMGS. Il a été noté qu'il serait essentiel pour les secteurs commercial et financier de préciser l'utilisation des documents électroniques de cargaison négociables visés dans le nouvel instrument.

Paragraphe 1

20. Une proposition visant à inclure dans le chapeau les mots « lorsque la loi l'exige ou le permet » n'a pas reçu un soutien suffisant. Le Groupe de travail a estimé que le libellé proposé, qui était repris de la Loi type sur les documents transférables électroniques et de textes existants de la CNUDCI sur le commerce électronique, prévoyait l'application d'un critère d'équivalence fonctionnelle qui avait fait ses preuves, mais qui était inadéquat dans le contexte du projet de nouvel instrument, lequel visait à créer un nouveau type de document commercial pour lequel aucune loi existante ne pouvait servir de base pour établir l'équivalence fonctionnelle.

21. Il a également été fait remarquer que la seconde phrase du paragraphe 1 énonçait une règle affirmative sur les effets juridiques des documents électroniques de cargaison négociables assortie d'une disposition de non-discrimination, et soumettait ces deux éléments au respect d'un certain nombre de conditions, sous réserve de l'application d'un critère de fiabilité. On a appuyé l'idée selon laquelle le projet d'article devrait avoir une structure plus analytique et faire une distinction plus nette entre les éléments qui étaient strictement nécessaires au fonctionnement du nouveau document électronique de cargaison négociable, les éléments qui résulteraient simplement de l'application de règles de non-discrimination et d'équivalence fonctionnelle, et les éléments qui devraient être soumis à un critère de fiabilité. Pour cela, il pourrait être nécessaire de scinder le projet d'article en plusieurs paragraphes et de déplacer certains de ses éléments dans des dispositions distinctes.

22. Certaines délégations se sont demandé s'il convenait d'appliquer un critère de fiabilité pour l'alinéa b), notant que ni l'article 8 ni l'article 10-1 a) de la Loi type sur les documents transférables électroniques n'exigeaient l'emploi d'une méthode fiable. D'autres ont souligné que les normes de fiabilité étaient essentielles compte tenu de l'obligation qui pouvait être faite de saisir les instructions ultérieures adressées aux transporteurs dans le document électronique de cargaison négociable même. Il convenait également de déterminer les personnes qui devaient avoir accès au document électronique de cargaison négociable. Il a été précisé que l'article 8 et l'article 10-1 a) de la Loi type établissaient une norme absolue et, en ce qui concerne l'article 8, une norme plus élevée que la norme de fiabilité.

23. Il a été proposé de scinder l'alinéa b) en deux parties. La première concernant l'obligation de saisir toutes les informations requises à l'article 4 était superflue car elle était déjà sous-entendue dans le projet d'article 4. La deuxième partie, à savoir « accessible de manière à pouvoir être consultée ultérieurement », pourrait être intégrée dans la définition du terme « document électronique » figurant au projet d'article 2. On a répondu que l'article 4 s'appliquerait à la fois aux versions papier et électronique conformément à la dernière phrase de la définition du terme « document de cargaison négociable ». On a également fait remarquer que dans aucun des instruments de la CNUDCI sur le commerce électronique, la règle sur l'équivalence fonctionnelle n'était mentionnée dans la définition du terme « document électronique ». Toutefois, il a été souligné que cette notion était contenue dans la définition du terme « communication électronique » figurant à l'article 1-17 des Règles de Rotterdam.

24. En ce qui concerne l'alinéa c), on s'est demandé s'il fallait définir le terme « contrôle exclusif ». On a répondu que la notion de « contrôle » était utilisée pour désigner la possession physique et que la Loi type sur les documents transférables électroniques ne définissait pas le terme « contrôle exclusif ».

25. En ce qui concerne l'alinéa d), il a été proposé de suivre l'approche adoptée à l'article 11 de la Loi type sur les documents transférables électroniques et de traiter la question du contrôle dans un paragraphe distinct. Il a également été proposé de traiter la question du contrôle en tant qu'équivalent fonctionnel de la possession dans la définition du terme « porteur » figurant au projet d'article 2, qui mentionnait déjà la « possession ». En réponse, on a fait référence à différentes approches suivies pour relier la notion de « possession » et la définition du terme « porteur » dans les Règles de Rotterdam.

26. On s'est demandé si le projet de nouvel instrument devrait comprendre des règles sur l'endossement, notamment sur la manière de procéder à un endossement dans un environnement électronique. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il n'avait pas encore pris de décision définitive quant à savoir si les documents de cargaison négociables au porteur seraient autorisés. Les crochets entourant les mots « y compris par endossement ou au porteur » ont donc été conservés.

27. Le Groupe de travail est convenu de reporter l'examen des projets de dispositions sur les aspects électroniques et de les réexaminer après avoir finalisé les dispositions de fond concernant la négociabilité. Il a rappelé qu'il avait achevé la première lecture de toutes les dispositions de fond, à l'exception des projets d'articles 1 et 2.

3. Projet d'article 2. Définitions

Paragraphe 1 (« transporteur substitué »)

28. Le Groupe de travail a noté que le terme « transporteur substitué » n'apparaissait qu'une seule fois dans le projet de nouvel instrument, à savoir au paragraphe 3 du projet d'article 3. De l'avis général, l'objectif de ce paragraphe était de préciser que l'émission d'un document de cargaison négociable n'interférerait pas avec l'émission d'un autre document de transport requis en vertu de la loi applicable au contrat de transport ou des termes du contrat. Étant donné que le Groupe de travail avait décidé de ne pas limiter le champ d'application du projet de nouvel instrument aux transporteurs contractuels qui n'effectuaient pas eux-mêmes le transport (voir par. 14 ci-dessus), la définition du terme « entrepreneur de transport » désignerait toute personne ayant conclu un contrat de transport, qu'elle ait ou non effectué le transport elle-même. Il a été souligné que la référence à l'émission d'un document de transport par un transporteur substitué n'était pas conforme à la définition du terme « document de transport », qui se référait uniquement au document émis par l'entrepreneur de transport. Par conséquent, on s'est demandé s'il fallait faire une distinction entre l'entrepreneur de transport et tout transporteur substitué dans la première phrase du paragraphe 3 du projet d'article 3. Le Groupe de travail est convenu de supprimer la référence au « transporteur substitué » dans cette phrase ainsi que la définition de ce terme, étant donné que celui-ci ne figurerait plus dans le projet de nouvel instrument.

29. Il a été estimé que la première phrase du paragraphe 3 du projet d'article 3 n'était pas nécessaire et que les deux phrases du paragraphe pouvaient être regroupées. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien. En réponse, on a noté que les deux phrases traitaient de notions différentes : la relation entre le document de cargaison négociable et tout document de transport devant être émis, d'une part, et tout autre document pouvant être lié au transport international, éventuellement à un stade ultérieur du transport, d'autre part. Bien que les liens entre le projet de nouvel instrument et toute convention internationale ou loi nationale régissant le transport de marchandises soient déjà mentionnés au paragraphe 2 du projet d'article premier, le Groupe de travail a estimé que le paragraphe 3 du projet d'article 3 servait un objectif important en réglementant la coexistence d'un document de cargaison négociable et d'un document de transport. Il a été fait observer que le projet de nouvel instrument devrait non seulement préciser que le document de cargaison négociable ne remplaçait pas les documents de transport dont l'émission était obligatoire, mais aussi préserver la possibilité d'utiliser d'autres types de documents employés dans la pratique sans être exigés par la loi, tels que les conditions commerciales générales des transitaires.

Une autre proposition tendant à ce que le paragraphe 3 du projet d'article 3 reprenne le libellé de la deuxième phrase de l'article 13 de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises n'a pas non plus reçu un soutien suffisant.

Paragraphe 2 (« expéditeur »)

30. Le Groupe de travail est convenu de limiter la définition du terme « expéditeur » à la personne ayant conclu le contrat de transport avec l'entrepreneur de transport, tout en notant que le projet de nouvel instrument devrait prendre en considération les trois entités souvent impliquées dans le contrat de vente, à savoir la personne ayant conclu le contrat de transport, la personne désignée dans le document de transport et la personne ayant livré les marchandises à l'entrepreneur de transport. Il a été expliqué que le droit dont jouissait l'expéditeur de consentir à l'émission d'un document de cargaison négociable en vertu du paragraphe 1 du projet d'article 3 justifiait une définition étroite du terme « expéditeur ».

31. Le Groupe de travail a également décidé de supprimer le membre de phrase « ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle », étant donné que les questions concernant les contrats d'agence et la représentation légale étaient généralement traitées dans la législation nationale.

Paragraphe 3 (« destinataire »)

32. La définition du destinataire comme la personne « habilitée à prendre livraison des marchandises » a suscité des inquiétudes, étant donné que seul le porteur d'un document de cargaison négociable serait habilité à en prendre livraison. Il a été proposé de modifier la définition pour faire référence à la personne habilitée à prendre livraison des marchandises « en vertu d'un contrat de transport ou d'un document de transport ». Une autre proposition consistait à introduire la notion de « destinataire initial ».

33. Le Groupe de travail a revu la définition de ce terme après avoir examiné la définition du terme « porteur » et est convenu de la modifier comme suit : « le destinataire est la personne nommément désignée dans le contrat de transport comme la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ». On a souligné qu'il incombait généralement à l'expéditeur de désigner le destinataire. Le Groupe de travail est également convenu de réexaminer l'alinéa c) du paragraphe 1 du projet d'article 9 concernant le droit du porteur de remplacer le destinataire à un stade ultérieur.

Paragraphe 4 (« porteur »)

34. Certaines délégations ont proposé d'inclure la notion de « contrôle exclusif » dans la définition du terme « porteur » comme étant l'équivalent de la possession dans le contexte des documents électroniques de cargaison négociables, mais l'avis a prévalu que le projet de nouvel instrument devrait comporter une section distincte sur les aspects électroniques, qui examinerait également les conditions dans lesquelles l'exigence de possession serait satisfaite dans un contexte électronique. Il a été estimé que l'introduction de la notion de « contrôle exclusif » dans la définition du terme « porteur » compliquerait inutilement cette définition.

35. Il a également été dit qu'il était difficile de définir l'« endossement » dans un contexte électronique, notant que les mots « dûment endossé » pourraient être synonymes de « dûment transféré ». Il a été fait référence à l'article 15 de la Loi type sur les documents transférables électroniques, qui traite de l'endossement. Le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait également insérer une règle d'équivalence fonctionnelle pour l'endossement dans la section distincte traitant des aspects électroniques. Du point de vue rédactionnel, il a été invité à examiner la définition du terme « détenteur » dans le projet de loi type sur les récépissés d'entrepôt élaboré par le groupe de travail conjoint UNIDROIT/CNUDCI.

36. Étant donné que le Groupe de travail n'avait pas encore pris de décision sur les documents au porteur, il est convenu de conserver à ce stade le dernier membre de phrase entre crochets.

37. La proposition tendant à ce que le projet de nouvel instrument établisse des règles sur l'endossement (par exemple, l'exigence d'une série ininterrompue d'endossements) n'a pas été appuyée.

Paragraphe 5 (« transport international de marchandises »)

38. Le Groupe de travail a décidé de supprimer cette définition car l'expression « transport international de marchandises » était généralement bien comprise et pouvait être clairement déduite du paragraphe 1 du projet d'article premier. En réponse à une question sur l'effet des mots « tel qu'il est prévu dans le contrat de transport », il a été dit que le projet de nouvel instrument devrait s'appliquer à tout transport de marchandises ayant un caractère international au moment de la conclusion du contrat de transport, indépendamment des changements susceptibles d'être apportés au lieu de livraison qui modifieraient ce caractère international.

Paragraphe 6 (« document de cargaison négociable »)

39. Il a été proposé de remplacer les mots « la loi applicable au document » par « la loi applicable au contrat de transport ». En réponse, on a expliqué que ces mots renvoyaient à la loi applicable pour déterminer si une autre formulation serait reconnue comme ayant les mêmes effets que les mentions « au porteur » ou « négociable ». Il a également été proposé de supprimer ces mots au motif que le projet de nouvel instrument devait contenir une liste exhaustive d'exemples de formulations appropriées et ne pas laisser aux législations nationales le soin d'en décider. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de supprimer le membre de phrase « ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document » et de le remplacer par « ou une expression équivalente ».

40. Le Groupe de travail n'a pas retenu la proposition de supprimer les mots « signé par l'entrepreneur de transport » à ce stade, notant que ceux-ci avaient été insérés pour tenir compte de ses délibérations antérieures (voir [A/CN.9/1127](#), par. 57) et que la signature était considérée comme un élément essentiel pour qu'un document soit reconnu comme document négociable. On a souligné qu'il fallait préserver la cohérence entre cette phrase et le paragraphe 1 du projet d'article 4, ce dernier prévoyant que le document de cargaison négociable devait être signé par l'entrepreneur de transport ou une personne agissant en son nom.

41. On s'est inquiété de l'exigence tendant à ce que le document de cargaison négociable indique que « les marchandises [avaient] été reçues par l'entrepreneur de transport », étant donné que, dans la pratique, les marchandises n'étaient généralement pas reçues physiquement par les transitaires eux-mêmes. Si les Règles de Rotterdam faisaient référence à la notion de « réception » des marchandises, celle-ci était utilisée pour désigner la réception des marchandises non seulement par le transporteur, mais aussi par une partie exécutante. Plusieurs propositions ont été faites pour répondre à cette préoccupation, notamment a) introduire la notion de « garde des marchandises », importante pour prouver la livraison des marchandises ; b) préciser que les marchandises avaient été reçues par l'entrepreneur de transport ou par toute autre personne agissant en son nom ; et c) remplacer la notion de « réception » par celle de « prise en charge », qui était utilisée dans les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal et le connaissement négociable de transport multimodal de la FIATA. Bien que les deux premières propositions aient reçu un certain soutien, le Groupe de travail est convenu que la définition devrait faire référence à la « prise en charge » des marchandises par l'entrepreneur de transport, étant donné que ce terme et ses variantes figuraient dans des documents largement utilisés dans les secteurs concernés. On a néanmoins souligné qu'il importait que l'entrepreneur de transport ait la garde des marchandises. Par souci de cohérence, le

Groupe de travail a également prié le secrétariat de remplacer la notion de « réception » par celle de « prise en charge » dans d'autres dispositions pertinentes du projet de nouvel instrument.

42. Le Groupe de travail est également convenu de supprimer le membre de phrase « et qui ne porte pas la mention “non négociable” », étant donné que le projet de nouvel instrument ne traiterait que des documents négociables.

43. Conformément à sa décision de reporter l'examen des projets de dispositions portant sur les aspects électroniques (voir par. 27 ci-dessus), le Groupe de travail a reporté l'examen de la seconde phrase du paragraphe 6, ainsi que des paragraphes 7 à 9 du projet d'article 2.

Paragraphe 10 (« contrat de transport »)

44. Des inquiétudes ont été exprimées concernant les mots « moyennant paiement d'un fret » au motif que a) ces mots pourraient exclure certains contrats logistiques, limitant ainsi le champ d'application du projet de nouvel instrument ; et b) dans la pratique, le contrat de transport conclu avec un transitaire pouvait fixer un prix unique pour tous les types de services à fournir sans spécifier le fret. Un soutien a été exprimé en faveur de l'expression plus générique « à titre onéreux », qui figurait dans les conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises par voie ferroviaire, routière ou aérienne. Si le type de rémunération n'a pas été jugé pertinent aux fins de la définition, on a souligné qu'il fallait refléter la notion de « fret » dans le projet d'article 4-2 h). On a mentionné l'expression « frais afférents au transport » utilisée dans la Convention CMR. Il a également été fait référence à l'exigence tendant à ce que, dans certains contrats (par exemple les contrats CAF), les connaissements portent la mention « fret payé d'avance ».

45. Une autre inquiétude a été exprimée concernant l'expression « faire exécuter », qui pourrait être interprétée comme se référant aux transitaires agissant en tant qu'agents, et non en tant que transporteurs contractuels. On a expliqué que, dans la pratique, les transitaires pouvaient agir en tant que transporteurs contractuels, en tant qu'agents, ou les deux. Il était généralement entendu que l'entrepreneur de transport ne pouvait émettre un document de cargaison négociable que s'il se trouvait dans la position d'un transporteur agissant dans le cadre d'un contrat de transport et qu'il était en possession des marchandises.

46. La question a été posée de savoir pourquoi on avait choisi de définir le terme « entrepreneur de transport » plutôt que le terme « transporteur », ce dernier étant généralement bien compris. On a répondu que cette définition s'inspirait de celle du terme « entrepreneur de transport multimodal » figurant dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises et qu'elle visait à refléter la diversité des pratiques commerciales, notamment les transporteurs non exploitants de navires, et qu'elle avait donc un champ d'application plus large.

47. Le Groupe de travail est convenu de modifier la définition comme suit : « Le terme “contrat de transport” désigne un contrat par lequel un entrepreneur de transport s'engage, à titre onéreux, à exécuter un transport international de marchandises. »

Paragraphe 11 (« document de transport »)

48. La proposition visant à supprimer la définition au motif que ce terme était déjà défini dans les conventions internationales et législations nationales existantes n'a pas reçu un soutien suffisant. Il a été noté que la définition avait pour objet de préciser l'interaction entre le régime existant régissant les documents de transport et le nouveau régime conçu pour les documents de cargaison négociables. Cette définition était également jugée nécessaire en raison du fait que ce terme apparaissait à plusieurs reprises dans le projet de nouvel instrument. On a précisé que dans la version actuelle du projet de nouvel instrument, le terme « document de transport » devait désigner les documents de transport émis par l'entrepreneur de transport, qui contenaient des

informations importantes sur le contrat de transport qui seraient reproduites dans un document de cargaison négociable.

49. Une autre proposition tendait à raccourcir la définition comme suit : « Le terme “document de transport” désigne un document émis conformément à un contrat de transport », mais elle n’a pas non plus reçu un soutien suffisant. On a indiqué que les éléments mentionnés aux alinéas a) et b) étaient importants pour les documents de cargaison négociables, étant donné qu’un document de transport pourrait servir de document de cargaison négociable si l’on y insérait, au recto, une annotation en ce sens. On a rappelé au Groupe de travail que les Règles de Rotterdam définissaient à la fois le « document de transport négociable » et le « document de transport », les deux définitions étant étroitement liées.

50. La proposition visant à inverser l’ordre des alinéas a) et b) afin de refléter le déroulement logique des événements a bénéficié d’un certain soutien.

51. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de conserver le libellé actuel et de ne modifier que le mot « receipt » dans la version anglaise (déjà traduit par « prise en charge » en français), comme convenu précédemment (voir par. 41 ci-dessus). Il a également demandé au secrétariat d’ajouter une nouvelle définition s’inspirant de l’article 1-4) de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, en tant qu’option supplémentaire qu’il examinerait à sa session suivante. Cette définition pourrait se lire comme suit : « Le terme “document de transport” désigne un document qui fait foi d’un contrat de transport, de la prise en charge des marchandises par l’entrepreneur de transport et de l’engagement pris par celui-ci de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat. »

Paragraphe 12 (« entrepreneur de transport »)

52. Le Groupe de travail a rappelé les délibérations qu’il avait eues au sujet de cette définition lorsqu’il avait examiné le champ d’application du projet de nouvel instrument (voir par. 10 à 14 ci-dessus). On s’est demandé si le membre de phrase « qui assume la responsabilité de l’exécution du contrat » était nécessaire, car cela allait de soi. On a toutefois fait remarquer qu’il était particulièrement important de faire référence à la « responsabilité » de l’entrepreneur de transport car celle-ci reflétait correctement la position d’un transporteur contractuel.

53. La proposition visant à fusionner les définitions des termes « contrat de transport » et « entrepreneur de transport » n’a pas été appuyée, étant donné que le projet de nouvel instrument introduisait de nouveaux concepts.

4. Projet d’article 3. Émission du document de cargaison négociable

Observations générales

54. À titre de remarques générales, on a noté que l’approche duale adoptée dans le projet de nouvel instrument impliquait que le document de cargaison négociable ne remplacerait pas tout document de transport émis en vertu du contrat de transport, mais aussi que l’émission de deux documents différents ne serait pas nécessairement requise. Une distinction a été faite entre l’approche duale et le système à deux documents utilisé pour le connaissement négociable de transport multimodal de la FIATA, qui se rapprochait plus de la pratique consistant à émettre des connaissements internes et des connaissements principaux dans le secteur maritime (voir aussi [A/CN.9/1127](#), par. 92).

55. Il a été proposé d’exclure expressément le transport international effectué entièrement ou partiellement par voie maritime du champ d’application du projet de nouvel instrument, mais cette proposition n’a pas été suffisamment appuyée, compte tenu de l’importance du secteur maritime et de la forte dépendance des pays côtiers à l’égard du transport maritime. On a fait remarquer que des documents de transport non négociables (comme les lettres de transport maritime) étaient également utilisés dans le transport maritime. À cela, il a été répondu que le chargeur, dans le cadre d’un

transport maritime attesté par une lettre de transport maritime, conservait le droit d'exiger l'émission d'un document négociable à tout moment et qu'il ne s'appuierait pas sur le projet de nouvel instrument à cet effet. Le Groupe de travail est convenu que cette question devait être examinée plus avant.

Paragraphe 1

56. Le Groupe de travail a retenu la proposition tendant à modifier le paragraphe 1 pour qu'il se lise comme suit : « L'expéditeur et l'entrepreneur de transport peuvent convenir que ce dernier, lors de la prise en charge des marchandises, émet un document négociable conformément aux dispositions de la présente Convention. »

Paragraphe 2

57. L'option 1 a été considérée comme la moins appropriée, car elle offrait peu de protection face au risque d'émission de deux documents négociables par le même entrepreneur de transport pour les mêmes marchandises. Le risque de duplication des documents négociables sur le marché susciterait probablement des inquiétudes dans le secteur bancaire, ce qui découragerait le recours aux documents de cargaison négociables. La proposition visant à supprimer l'option 1 a été largement appuyée.

58. Concernant les options 2 et 3, une préférence a été exprimée en faveur de l'option 2 au motif que, dans l'option 3, le document de transport ne pourrait servir de document de cargaison négociable que s'il avait été émis en tant que document négociable. De l'avis de certaines délégations, le projet de nouvel instrument ne devrait pas empêcher l'utilisation d'un document de transport non négociable en tant que document de cargaison négociable si la législation interne le permettait. À cet égard, l'article 6.5 des RU CIM a été cité comme étant le seul exemple connu interdisant expressément qu'une lettre de voiture ait la valeur d'un connaissement. Si tel était le cas, le projet de nouvel instrument pourrait, entre ses États parties, fonctionner comme une dérogation à cette interdiction. En réponse à cet avis, on a prié le Groupe de travail de ne pas laisser entendre que le projet de nouvel instrument invitait les États à adopter des dispositions contraires à leurs obligations conventionnelles existantes. En outre, même si l'article 41 de la Convention de Vienne sur le droit des traités permettait de conclure des accords ayant pour objet de modifier des traités multilatéraux dans les relations entre certaines parties seulement, un tel accord ne pouvait pas être conclu tacitement et les parties devaient, le cas échéant, notifier aux autres parties leur intention de conclure un tel accord et les modifications que ce dernier apporterait au traité.

59. En ce qui concerne l'option 2, il a été proposé de la modifier pour ajouter a) une règle par défaut selon laquelle le document de transport servirait de document de cargaison négociable moyennant l'insertion d'une référence appropriée au nouvel instrument au recto du document de transport, et b) une règle subsidiaire selon laquelle, dans le cas où aucun document de transport n'aurait été émis ou que les lois nationales interdisaient qu'un document de transport fonctionne comme un document négociable, le document de cargaison négociable pourrait être émis comme un document distinct en plus du document de transport. On a expliqué que l'existence d'un document unique permettrait d'éviter toute incohérence entre deux documents différents et réduirait le nombre de documents circulant sur le marché. Des doutes ont été exprimés quant aux avantages d'une telle règle par défaut, car elle restreindrait la liberté de choix qu'offrait le marché. L'avis a été exprimé que la règle subsidiaire proposée risquait d'être difficile à appliquer dans la pratique, car elle partait du principe que les parties connaissaient les lois internes pertinentes. On a en outre craint qu'une telle règle par défaut ne modifie inévitablement l'objectif du projet de nouvel instrument, qui ne viserait plus à créer un document de cargaison négociable mais à attribuer une fonction de négociabilité à un document de transport préexistant. Il a été proposé également de préciser dans la règle par défaut proposée que le document de transport ne pourrait servir de document de cargaison négociable que s'il répondait aux exigences énoncées dans la définition du document de cargaison négociable.

60. Après avoir examiné les paragraphes 3 à 6 du projet d'article 3, le Groupe de travail a longuement débattu du paragraphe 2, dont il était estimé qu'il constituait le cœur du projet de nouvel instrument. De l'avis général, la règle par défaut devrait être l'émission d'un document unique faisant office à la fois de document de transport et de document de cargaison négociable. Aucune des options actuelles du paragraphe 2 n'établissait clairement cette hiérarchie, et l'ordre dans lequel elles étaient présentées pourrait être interprété à tort comme une préférence pour l'émission d'un document distinct. Après avoir examiné plusieurs solutions, le Groupe de travail a été invité à revoir le paragraphe 2 du projet d'article 3 à la lumière de la proposition suivante :

« 2. À moins que l'expéditeur et l'entrepreneur de transport n'en conviennent autrement, le document de transport sert de document de cargaison négociable [aux fins de la présente Convention] par l'insertion d'une référence appropriée au recto du document de transport.

Il n'est pas émis de document de cargaison négociable distinct lorsque le document de transport est [en soi/déjà] négociable. »

61. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien, car elle reflétait fidèlement l'idée selon laquelle a) la conversion du document de transport en un document de cargaison négociable serait la règle par défaut ; et b) l'émission de deux documents négociables pour les mêmes marchandises serait interdite. On s'est inquiété toutefois que la proposition n'indiquait pas expressément à quel moment un document de cargaison négociable pouvait être émis sous la forme d'un document distinct en plus du document de transport. La proposition ne couvrait pas non plus les cas dans lesquels aucun document de transport n'aurait été émis en vertu du contrat de transport. En outre, le membre de phrase « à moins que l'expéditeur et l'entrepreneur de transport n'en conviennent autrement » pourrait être interprété comme donnant aux parties la possibilité de convenir de l'émission d'un document de cargaison négociable sous quelque forme que ce soit. Il a également été noté qu'un document de transport ne pouvait faire office de document de cargaison négociable que s'il satisfaisait à toutes les exigences visant un tel document qui étaient énoncées dans d'autres dispositions du projet de nouvel instrument. Une autre question était de savoir dans quelle mesure un entrepreneur de transport pouvait effectuer un transport international de marchandises sans émettre de document de transport.

62. Dans le contexte d'un transport multimodal comprenant plusieurs segments différents couverts par différents documents de transport, il a été estimé qu'il n'était pas certain que l'un de ces documents de transport couvrant une étape de transport spécifique puisse être converti en un document de cargaison négociable. À cela, il a été répondu que la définition du terme « document de transport » figurant dans le projet de nouvel instrument excluait les documents de transport qui n'étaient pas émis par l'entrepreneur de transport. On a également souligné l'opportunité, du point de vue du secteur bancaire, de disposer d'un document négociable couvrant l'intégralité du transport, de porte à porte.

63. Il a été proposé d'exiger l'insertion d'une référence appropriée au projet de nouvel instrument dans les documents de cargaison négociables émis sous la forme de documents distincts. Il a été fait remarquer que les RU CIM exigeaient que la lettre de voiture contienne une indication selon laquelle le transport était soumis aux dites Règles.

64. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de modifier le paragraphe 2 comme suit, en vue de l'examiner plus avant :

« a) Aux fins du paragraphe 1, un document de transport qui contient les informations visées à l'article 4 sert de document de cargaison négociable aux fins de la présente Convention par l'insertion d'une référence appropriée à la présente Convention au recto du document de transport, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

b) Si les parties conviennent au contraire de ne pas utiliser le document de transport comme document de cargaison négociable conformément au

paragraphe 2 a), le document de cargaison négociable peut être émis sous la forme d'un document distinct, à condition que le document de transport visé au paragraphe 2 a) ne soit pas un document négociable. »

Paragraphe 3

65. Tout d'abord, on s'est demandé si le projet de nouvel instrument envisageait l'émission de plusieurs documents de cargaison négociables dans le contexte d'un transport multimodal régi par plusieurs contrats unimodaux. On a expliqué que des marchandises transportées d'un lieu en vertu des RU CIM à un autre en vertu de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer pouvaient faire l'objet d'une seule lettre de voiture, mais que chaque étape du transport serait soumise à son propre régime juridique. Dans un tel cas de figure, on s'est demandé si plusieurs documents de cargaison négociables devraient être émis dans le cadre des différents contrats de transport conclus par le même entrepreneur de transport. On a répondu qu'en théorie, le projet de nouvel instrument permettait l'émission d'un document de cargaison négociable pour chaque contrat de transport ; toutefois, dans la pratique, l'entrepreneur de transport ne conclurait probablement qu'un seul contrat de transport avec le même expéditeur pour le transport des mêmes marchandises, qu'il ait ou non l'intention d'effectuer le transport lui-même. On s'est demandé s'il serait opportun d'émettre plusieurs documents de cargaison négociables, car il était peu probable que les banques acceptent de recevoir, à titre de garantie pour un financement, des documents de cargaison négociables qui ne couvriraient qu'une partie d'un transport pour lequel d'autres documents de cargaison négociables seraient également susceptibles d'être émis.

66. S'agissant du libellé du paragraphe 3, le Groupe de travail a rappelé qu'il avait décidé de supprimer la référence au « transporteur substitué » dans la première phrase lorsqu'il avait examiné la définition du terme « transporteur substitué » (voir par. 28 ci-dessus). Il a été proposé de remplacer les mots « aucun document de transport » dans la première phrase par une expression plus large « aucun autre document relatif au transport ou à d'autres services qui interviennent dans le transport international de marchandises », qui figurait dans la seconde phrase, mais cette proposition n'a pas été suffisamment appuyée. Certaines délégations se sont inquiétées du mot « remplace », qui risquait d'impliquer qu'un document de cargaison négociable avait été émis sous la forme d'un document distinct en plus du document de transport, point sur lequel le Groupe de travail n'avait pas encore pris de décision.

67. Une autre proposition visant à supprimer la seconde phrase, jugée redondante à la lumière des paragraphes 2 et 3 du projet d'article premier, n'a pas été suffisamment appuyée. On a rappelé que cette phrase préservait la possibilité d'utiliser d'autres types de documents employés dans la pratique sans être exigés par la loi, tels que les conditions commerciales générales des transitaires. On a souligné que le Groupe de travail devrait réexaminer cette phrase après avoir examiné les paragraphes 2 et 3 du projet d'article premier.

68. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu a) de modifier la première phrase pour indiquer qu'un document de cargaison négociable émis sous la forme d'un document distinct ne remplacerait aucun document de transport que l'entrepreneur de transport pourrait être tenu d'émettre, et b) de conserver la seconde phrase en l'état et de la réexaminer à un stade ultérieur.

Paragraphe 4

69. Une préoccupation a été exprimée quant au membre de phrase « en plus d'une lettre de transport aérien, d'une lettre de voiture pour les transports routiers ou d'une lettre de voiture ferroviaire », notant qu'il excluait d'autres documents de transport non négociables (par exemple, les lettres de transport maritime). On s'est demandé s'il était nécessaire de fournir une liste exhaustive des documents de transport non négociables dans ce paragraphe, étant donné que de nouveaux types de documents pourraient apparaître au fur et à mesure que de nouvelles pratiques se développeraient.

On a appuyé la proposition visant à remplacer ce membre de phrase par les mots « en plus d'un document de transport non négociable ».

70. Il a été fait remarquer qu'il ne fallait peut-être pas relier la validité d'un document de cargaison négociable à l'existence d'une annotation correspondante dans le document de transport. Dans la pratique, il serait difficile pour le porteur d'un document de cargaison négociable (par exemple une banque) de vérifier les annotations figurant sur tous les exemplaires du document de transport, ce qui nuirait à la négociabilité et à la fonction de financement du document de cargaison négociable. D'une manière générale, il a été estimé que l'on pourrait modifier le paragraphe 4 afin d'imposer l'obligation, à l'entrepreneur de transport, de saisir les annotations sur le document de transport, même si certaines délégations ont fait remarquer que les entrepreneurs de transport ne souhaiteraient peut-être pas assumer de responsabilités plus importantes puisque l'expéditeur était responsable des données saisies sur les lettres de voiture en vertu de certaines conventions internationales pertinentes existantes (par exemple RU CIM). Selon d'autres délégations, l'imposition d'une telle obligation à l'entrepreneur de transport serait considérée comme commercialement raisonnable, car l'émission d'un document de cargaison négociable en tant que document distinct constituerait un service supplémentaire qui serait facturé par l'entrepreneur de transport. Il a été ajouté que cette obligation ne serait pas trop contraignante étant donné qu'il y avait des chances que le document de cargaison négociable soit émis en même temps que le document de transport, ou immédiatement après. Il a toutefois été estimé que l'invalidation du document de cargaison négociable constituerait une conséquence trop sévère, et qu'il suffirait peut-être d'exiger, dans le projet de nouvel instrument, que l'entrepreneur de transport inscrive ces annotations sur le document de transport, sans préciser les conséquences d'un manquement à cette obligation. Bien que le projet de nouvel instrument n'ait pas pour objet de traiter les questions de responsabilité, il a été rappelé au Groupe de travail que si l'entrepreneur de transport manquait à son obligation de porter les annotations dans le document de transport, il en serait néanmoins tenu responsable.

71. Une autre préoccupation a été exprimée concernant la référence à tous les « exemplaires » du « document de transport », qui pourrait être interprétée comme excluant les originaux du document de transport ainsi que les documents de transport émis par des sous-traitants pour des segments spécifiques d'un transport multimodal. On a répondu que la définition du terme « document de transport » était censée couvrir uniquement les documents émis par l'entrepreneur de transport, et non par les sous-traitants, et que le projet de nouvel instrument ne devrait donc pas exiger que des annotations soient portées sur les documents de transport émis par les sous-traitants. La proposition visant à supprimer les mots « tous les exemplaires du » a été appuyée au motif que les conventions existantes régissant le transport de marchandises n'utilisaient pas les mots « original » et « exemplaire » de la même manière.

72. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de modifier le paragraphe comme suit : « l'entrepreneur de transport qui émet un document de cargaison négociable sous la forme d'un document distinct en plus d'un document de transport non négociable confirme l'émission de ce document de cargaison négociable en insérant une annotation correspondante sur le document de transport ».

Paragraphe 5

73. Un soutien a été exprimé en faveur de l'émission de documents au porteur, au motif que les banques ne souhaitaient généralement pas être désignées comme destinataires au recto d'un document négociable. Une proposition visant à supprimer les mots « ou à l'ordre d'une personne nommément désignée », au motif que la question était déjà traitée dans la deuxième phrase, n'a pas été appuyée, car il a été jugé souhaitable que la première phrase énumère les différents types de documents négociables. Si certaines délégations ont proposé de supprimer les deuxième et troisième phrases et de laisser ces questions à la législation nationale, d'autres ont

estimé que le projet de nouvel instrument devrait apporter une solution. On a rappelé au Groupe de travail que le traitement des connaissements établis « à ordre », sans indication d'une personne nommément désignée, variait d'un pays à l'autre. On s'est interrogé sur l'opportunité de la règle prévoyant que le document de cargaison négociable était réputé être établi à l'ordre de l'expéditeur en l'absence d'indication du nom. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte entre crochets à ce stade.

Paragraphe 6

74. Une préférence a été exprimée en faveur de l'option 1, étant entendu que l'indication du nombre d'originaux dans un document de cargaison négociable serait conforme à la pratique commerciale. On a noté que les banques exigeaient généralement la présentation du jeu complet des originaux d'un connaissement dans les opérations de lettres de crédit. Si le projet d'article 4-2 g) exigeait lui aussi que le nombre d'originaux soit spécifié dans le document de cargaison négociable, il a été noté que cet alinéa avait un objectif différent, car il constituait l'un des éléments de la liste d'informations devant figurer dans le document de cargaison négociable. Le Groupe de travail est convenu de conserver l'option 1 et de supprimer l'option 2.

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

Paragraphes 1 et 2

75. Le Groupe de travail est convenu de fusionner les paragraphes 1 et 2 en une seule liste obligatoire, sans indiquer les informations reproduites à partir du contrat de transport. Étant donné qu'il était convenu de la règle par défaut tendant à ce qu'un document de transport serve de document de cargaison négociable sous certaines conditions, on a appuyé l'idée d'ajouter un nouveau paragraphe, qui se lirait comme suit : « Un document de cargaison négociable qui est émis sous la forme d'un document distinct, conformément au paragraphe 2, alinéa b), de l'article 3, reproduit les indications visées au paragraphe 1, telles qu'elles figurent dans le document de transport ».

76. En ce qui concerne le chapeau du paragraphe 1, on s'est interrogé sur l'opportunité d'exiger que le document de cargaison négociable soit signé par l'entrepreneur de transport, dès lors que la définition du « document de cargaison négociable » figurant au paragraphe 6 du projet d'article 2 contenait déjà une exigence en ce sens. Le Groupe de travail est convenu de remplacer le mot « signé » par « émis » dans la définition du « document de cargaison négociable » et de fusionner les chapeaux des paragraphes 1 et 2 en un chapeau unique qui se lirait comme suit : « Le document de cargaison négociable est signé par l'entrepreneur de transport et indique : ».

77. Il a été souligné que les alinéas a) et b) du paragraphe 2 concernaient la nature générale et l'état des marchandises en tant que données factuelles, plutôt qu'en tant qu'informations figurant dans le contrat de transport. À cet égard, le Groupe de travail a examiné la proposition de supprimer le membre de phrase « telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur ». Il a été dit que le projet de nouvel instrument devait éviter les questions de droit matériel, telles que la mesure dans laquelle l'entrepreneur de transport pouvait formuler des réserves au sujet de toute information fournie par l'expéditeur, et les laisser à la loi applicable au contrat de transport. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a prié le secrétariat de modifier l'alinéa a) en ajoutant le membre de phrase « [telles qu'elles ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport] » après les mots « la nature générale des marchandises » et de placer le membre de phrase « telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur » entre crochets, en vue d'un examen ultérieur.

78. Il était généralement entendu que la validité du document de cargaison négociable, telle que visée au paragraphe 1 du projet d'article 7, serait liée aux obligations énoncées au projet d'article 4, au sujet desquelles le Groupe de travail n'avait pas encore pris de décision au cours de la session. Le point de vue a été

exprimé que la validité du document de cargaison négociable ne devrait pas être remise en question en cas d'incohérence entre ce dernier et le document de transport.
