

**Assemblée générale**

Distr. générale
8 décembre 2023
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Cinquante-septième session
New York, 24 juin-12 juillet 2024

**Rapport du Groupe de travail VI (Documents de cargaison
négociables) sur les travaux de sa quarante-troisième session
(Vienne, 27 novembre-1^{er} décembre 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
Avant-projet de dispositions pour un instrument sur les documents de cargaison négociables	3
1. Projet d'article premier. Champ d'application.	4
2. Projet d'article 3. Émission du document de cargaison négociable	6
3. Projet d'article 4. Contenu du document de cargaison négociable	8
4. Projet d'article 5. Omissions dans le document de cargaison négociable	11
5. Projet d'article 6. Force probante du document de cargaison négociable	13
6. Projet d'article 7. Étendue des droits du porteur d'un document de cargaison négociable.	14



I. Introduction

1. À sa cinquante-cinquième session, en 2022, la Commission a chargé le Groupe de travail VI d'examiner le thème des documents de transport multimodal négociables¹. À ses quarante et unième et quarante-deuxième sessions, le Groupe de travail a commencé ses délibérations en se fondant sur un ensemble d'avant-projets de dispositions élaboré par le secrétariat en vue d'établir un instrument sur les documents de cargaison négociables. Étant donné que celui-ci pourrait s'appliquer que le transport soit multimodal ou unimodal, le titre du Groupe de travail a ensuite été modifié pour devenir « Documents de cargaison négociables »².
2. À sa cinquante-sixième session, en 2023, la Commission a noté que le Groupe de travail avait décidé de reporter l'examen des projets de dispositions sur les aspects électroniques et de les étudier une fois qu'il aurait finalisé les dispositions de fond relatives à la négociabilité³. Elle s'est déclarée satisfaite des progrès accomplis ainsi que de l'appui fourni par le secrétariat⁴.

II. Organisation de la session

3. Le Groupe de travail, qui se compose de tous les États membres de la Commission, a tenu sa quarante-troisième session à Vienne, du 27 novembre au 1^{er} décembre 2023.
4. Ont assisté à la session des représentantes et représentants des États membres ci-après du Groupe de travail : Afghanistan, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Autriche, Brésil, Canada, Chili, Chine, Côte d'Ivoire, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Ghana, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Italie, Japon, Koweït, Maroc, Mexique, Panama, Pérou, Pologne, République de Corée, République dominicaine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Suisse, Tchéquie, Thaïlande, Türkiye, Ukraine, Venezuela (République bolivarienne du), Viet Nam et Zimbabwe.
5. Ont également assisté à la session des observateurs et observatrices des États suivants : Égypte, El Salvador, Guatemala, Libye, Malte, Mauritanie, Myanmar, Oman, Paraguay, Philippines, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Slovaquie et Sri Lanka.
6. Ont assisté à la session des observateurs et observatrices des organisations internationales suivantes :
 - a) *Système des Nations Unies* : Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) ;
 - b) *Organisations intergouvernementales* : Conférence de La Haye de droit international privé (HCCH), Conseil de coopération du Golfe (CCG) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;
 - c) *Organisations internationales non gouvernementales* : Center For International Legal Studies (CILS), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande (ICS), Comité maritime international (CMI), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Global Shippers Forum (GSF), International and Comparative Law Research Center (ICLRC) et Shanghai Arbitration Commission (SHAC).

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

² Ibid., soixante-dix-huitième session, Supplément n° 17 (A/78/17), par. 174 f).

³ Ibid., par. 168.

⁴ Ibid., par. 171.

7. Le Groupe de travail a élu le Bureau suivant :
Présidente : M^{me} Beate CZERWENKA (Allemagne)
Rapporteuse : M^{me} Nak Hee HYUN (République de Corée)
8. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :
 - a) Ordre du jour provisoire annoté ([A/CN.9/WG.VI/WP.99](#)) ; et
 - b) Avant-projet révisé et annoté de dispositions pour un instrument sur les documents de cargaison négociables ([A/CN.9/WG.VI/WP.100](#)).
9. 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

10. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du sujet en se fondant sur une note du Secrétariat ([A/CN.9/WG.VI/WP.100](#)) 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

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

Remarques générales

11. Le Groupe de travail a entendu une présentation conjointe de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), du Global Shippers Forum et de la Chambre de commerce internationale (CCI). On y a examiné la nécessité d'établir un cadre juridique international à l'appui de l'utilisation de documents de transport unimodal et multimodal négociables, le rôle de l'acheteur et du vendeur des marchandises, le rôle du transitaire, l'évolution du connaissement multimodal négociable, les flux opérationnels des lettres de crédit, la vente de marchandises en transit ainsi que les connaissements électroniques.

12. En particulier, il a été fait référence à la règle Incoterm® de la CCI qui détermine à quel moment la responsabilité des marchandises est transférée du vendeur à l'acheteur et quelle partie est chargée a) d'organiser et de payer le transport international de marchandises, b) d'assurer les marchandises, et c) d'accomplir les formalités douanières et de régler les droits de douane. Il a été dit que, lors de l'examen des caractéristiques des documents de cargaison négociables, il faudrait garder à l'esprit la question de la répartition des responsabilités.

13. En ce qui concerne les connaissements multimodaux négociables, il a été noté qu'en 1968, la FIATA avait commencé à élaborer un connaissement type qui permettrait aux transitaires de répondre à la demande des chargeurs s'agissant d'un document acceptable pour les lettres de crédit et qui pourrait être utilisé dans le cadre des transports unimodaux ou multimodaux. On a rappelé les différentes fonctions que remplissaient les connaissements, notamment en fournissant la preuve du contrat de transport, de la réception des marchandises, du titre de propriété des marchandises et

du fret (fret payé à l'avance ou payable à destination). Il a été mentionné que le document de cargaison négociable émis conformément au projet d'instrument n'aurait pas toutes les fonctions d'un connaissement, et qu'il ne servirait qu'à prouver le titre de propriété des marchandises.

14. Dans les opérations faisant intervenir des lettres de crédit, il a été noté que les banques exigeaient généralement des garanties de la part du demandeur (c'est-à-dire l'importateur) pour émettre des lettres de crédit, garanties qui pouvaient prendre la forme d'espèces affectées en garantie ou d'un mécanisme de financement. On a ajouté qu'un financement pouvait être accordé sur la base de la solvabilité de l'importateur, d'une hypothèque ou de biens affectés en garantie (comme des instruments négociables). On a expliqué que, lorsqu'elles examinaient des connaissements, les banques se penchaient principalement sur les informations concernant l'expéditeur, le destinataire, le numéro de voyage du navire, le port de chargement, le port de déchargement, la description des marchandises, le nombre d'originaux, la date, la personne ayant chargé les marchandises sur le navire, le prépaiement, le lieu et la date d'émission, le nom et l'identité du transporteur ou de la personne ayant signé les connaissements. Il a été précisé que les banques ne s'occupaient généralement pas des marchandises directement, mais désignaient un entrepôt qualifié pour les prendre en charge dans le cadre des connaissements affectés en garantie.

Projet d'article premier. Champ d'application

Paragraphe 1

15. Le Groupe de travail a commencé par examiner si le sens du terme « transport international de marchandises », dans le chapeau du paragraphe 1, était suffisamment clair compte tenu de la décision qu'il avait prise, à sa quarante-deuxième session, de supprimer le projet de définition correspondant (A/CN.9/1134, par. 38). Il a été dit que cette expression était généralement bien comprise et également définie dans diverses conventions sur le transport unimodal. On a ajouté que la notion d'extranéité exigeait que les marchandises transitent par différents États.

16. S'agissant des alinéas a) et b), il a été estimé qu'il fallait restreindre le champ d'application en exigeant que le lieu de la prise en charge des marchandises et le lieu de livraison soient situés dans des États contractants différents, afin d'éviter d'éventuels conflits de lois et de réduire le risque de litige. On a noté que la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) avait un champ d'application plus large, car il avait été décidé de traiter de manière exhaustive toutes les questions abordées, ce qui n'était pas l'objectif du projet d'instrument. Selon un autre point de vue, il fallait élargir le champ d'application de sorte que le projet d'instrument s'applique lorsque le lieu de la prise en charge des marchandises ou le lieu de livraison se situerait dans un État contractant. On a expliqué que, dans la pratique, les marchandises pouvaient être vendues en transit et que, par conséquent, le lieu de livraison pouvait changer plusieurs fois au cours de leur transport. L'exigence que le lieu de livraison soit situé dans un État contractant créerait une grande incertitude quant à l'applicabilité du projet d'instrument lorsque les marchandises étaient vendues en transit.

17. Selon un avis intermédiaire, il faudrait associer un champ d'application plus large à un mécanisme permettant aux parties d'accepter expressément l'application du projet d'instrument. Différents points de vue ont été exprimés sur la question de savoir si le projet d'article 3-1 prévoyait déjà un tel mécanisme. On a fait remarquer que le projet d'article 3 traduisait le principe de l'autonomie des parties dans le contexte de l'émission d'un document de cargaison négociable.

18. Il a été proposé que le lieu d'émission d'un document de cargaison négociable soit l'élément déclencheur de l'application du projet d'instrument, étant donné que la loi de ce lieu serait généralement appliquée pour déterminer si un document pouvait être reconnu en tant que titre de propriété. On a souligné que, dans la pratique, il serait difficile d'identifier le lieu d'émission, en particulier dans un contexte électronique.

19. Le Groupe de travail a rappelé que le terme « recevoir » avait été remplacé par « prendre en charge » pour répondre à la préoccupation selon laquelle, dans la pratique, les marchandises n'étaient généralement pas reçues physiquement par les transitaires eux-mêmes (A/CN.9/1134, par. 41). Il lui a également été redit que l'hypothèse de travail actuelle était que le projet d'instrument prendrait la forme d'une convention.

20. La proposition visant à insérer un nouvel alinéa c) qui pourrait se lire comme suit : « le transport pour la livraison des marchandises est effectué à partir d'un autre pays sous contrat avec un État contractant » n'a pas été appuyée.

21. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de conserver, à ce stade, le mot « ou » au paragraphe 1 et a demandé au secrétariat de préciser dans une note de bas de page le mécanisme qui permettrait aux parties d'accepter expressément l'application du projet d'instrument.

Paragraphe 2

22. Le Groupe de travail a réexaminé la question de savoir si le transport international par voie maritime devrait être exclu du champ d'application du projet d'instrument (A/CN.9/1134, par. 55). La proposition d'exclure ce type de transport a bénéficié d'un certain soutien, car les règles régissant les connaissements étaient établies de longue date et ne devraient pas être affectées par le projet d'instrument. En outre, lorsqu'un connaissement, qui était lui-même un titre de propriété, avait été émis, il n'était plus nécessaire d'établir un document de cargaison négociable. Toute lacune qui pouvait subsister dans les conventions maritimes existantes, qui ne prévoyaient pas les connaissements électroniques, a été progressivement comblée par la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques et les Règles de Rotterdam, qui offraient déjà des solutions adéquates. Toutefois, il a également été dit qu'il ne fallait peut-être pas exclure le transport international par voie maritime, car le transport multimodal comprenait souvent un segment maritime, même s'il ne s'agissait pas du segment principal. On a fait remarquer que des documents de transport non négociables (comme les lettres de transport maritime) étaient également utilisés dans le transport maritime.

23. On s'est inquiété de ce que le paragraphe 2 ne précisait pas que le projet d'instrument ne s'appliquait pas à certaines marchandises dont le transfert pourrait faire l'objet de restrictions dans certains pays, comme les marchandises dangereuses. On s'est également inquiété de l'absence de règles spécifiques sur la livraison de certaines marchandises qui pourraient nécessiter des dispositions spéciales (par exemple, des équipements ou des installations techniques). En réponse, on a expliqué qu'un instrument sur les documents de cargaison négociables n'était pas l'endroit approprié pour traiter de la négociabilité de certaines marchandises, qui constitue une question d'ordre public relevant du droit interne.

24. On a proposé d'ajouter les mots « ainsi que les autorités compétentes de chaque État » après « législation nationale ». Il a également été suggéré d'insérer le terme « garde des marchandises » en référence au champ d'application du projet d'instrument.

25. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de conserver le libellé actuel, notant qu'il pourrait étudier l'opportunité d'exclure le transport international par voie maritime à un stade ultérieur, lorsqu'il examinerait les conflits possibles avec d'autres conventions.

Paragraphe 3

26. On s'est interrogé quant à la relation entre le projet d'instrument et les conventions internationales existantes, en particulier les dispositions relatives au droit de disposer de marchandises. On a rappelé au Groupe de travail que le paragraphe 3 visait à refléter l'approche duale adoptée dans le projet d'instrument.

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

Paragraphe 1

27. On a précisé que le paragraphe 1 permettrait aux parties d'émettre un document de cargaison négociable et que ce document serait régi par le projet d'instrument dès son émission.

Paragraphe 2

28. Vu que le paragraphe 2 renvoyait au projet d'article 4-1, il a été proposé de prévoir dans ce dernier une obligation selon laquelle un document de cargaison négociable devrait contenir la mention « à ordre » ou « négociable ». Il ne suffisait pas que ces mots figurent dans la définition du terme « document de cargaison négociable » au projet d'article 2-4. On a rappelé qu'il avait été convenu de suivre l'approche adoptée dans la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg), qui prévoyait à son article 15-3 que le défaut d'une ou de plusieurs indications n'affectait pas la validité du connaissement, à condition toutefois que ce dernier satisfasse aux conditions énoncées dans la définition à l'article 1-7 (A/CN.9/1127, par. 55). On a également précisé qu'en vertu du projet d'article 5-1, la validité d'un document de cargaison négociable n'était pas liée au projet d'article 4-1.

29. Une autre proposition visait à supprimer « au recto », compte tenu de l'ambiguïté de ce terme et de la difficulté d'appliquer ce concept dans un contexte électronique. On a répondu que l'annotation indiquant qu'un document de transport devrait servir de document de cargaison négociable et la référence correspondante au projet d'instrument devraient être claires et non dissimulées parmi les conditions générales du document de transport.

30. Dans le cas où aucun document de transport n'aurait été émis en vertu d'un contrat de transport particulier, on s'est demandé si le contrat même pourrait servir de document de cargaison négociable en vertu du paragraphe 2. En réponse, on a expliqué que le paragraphe 2 partait toujours du principe qu'un document de transport avait été émis et ne visait pas à convertir un contrat de transport en document de cargaison négociable.

31. Lors de l'examen du projet d'article 5-3, on s'est inquiété du fait que le paragraphe 2 ne précisait pas que l'annotation requise devait indiquer la date à compter de laquelle le document de transport devait servir de document de cargaison négociable.

32. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de supprimer l'expression « au recto » et de préciser que les annotations et les références au projet d'instrument devraient être saillantes.

Paragraphe 3

33. On s'est inquiété de la complexité de la première phrase, en particulier des trois membres de phrase au début de celle-ci. Il a été proposé de supprimer le deuxième ou le troisième membre de phrase. En réponse, on a expliqué que le projet d'article 3-2 prévoyait qu'un document de transport négociable ou non négociable pouvait servir de document de cargaison négociable et n'empêchait donc pas l'utilisation d'un document de transport non négociable en tant que document de cargaison négociable si la législation applicable le permettait. Si l'objectif du paragraphe 3 était de permettre l'émission du document de cargaison négociable en tant que document distinct, il a été précisé que l'intention du deuxième membre de phrase, qui mentionnait le cas où un document de transport n'était pas négociable, était d'éviter le risque d'émission de deux documents négociables par le même entrepreneur de transport pour les mêmes marchandises. Selon une autre proposition, il faudrait remplacer les mots « n'est pas négociable » dans le deuxième membre de phrase par « ne pouvant être rendu négociable ». On a répondu qu'une telle formulation ne favoriserait pas la sécurité juridique et imposerait aux porteurs et aux banques la

charge de déterminer s'il était possible, du point de vue légal, de rendre certains documents négociables en vertu de la loi applicable.

34. En ce qui concerne les annotations, on a souligné qu'il fallait que le document de cargaison négociable émis en tant que document distinct et le document de transport connexe mentionnent l'émission du document de cargaison négociable. Il a été proposé que le projet d'instrument précise les conséquences de l'omission, par les opérateurs de transport, d'une annotation dans le document de transport permettant de reconnaître l'émission d'un document de cargaison négociable. On a noté que cette omission ne devrait pas affecter la validité du document de cargaison négociable. On a également souligné qu'il serait difficile, dans la pratique, pour les banques de vérifier ces annotations. On a ajouté que les questions relatives aux dommages causés par les opérateurs de transport qui n'inséreraient pas les annotations nécessaires devraient être traitées dans la législation interne pertinente, et non dans le projet d'instrument.

35. La question s'est posée de savoir si un document de cargaison négociable pouvait être émis en tant que document distinct lorsqu'aucun document de transport n'avait été émis. Des doutes ont été exprimés quant à l'opportunité d'autoriser l'émission d'un document de cargaison négociable en l'absence de tout document de transport ; en effet, dans la pratique, les parties ne vendraient peut-être pas des marchandises en transit en l'absence de document de transport.

36. Si le paragraphe 3 s'inspirait de l'article 6-5 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM), il a été précisé qu'il pourrait également s'appliquer à d'autres cas de figure, par exemple lorsqu'un document de transport ne contenait pas les informations visées au projet d'article 4-1 et que les règles applicables en vertu de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer ne permettaient pas l'insertion d'informations supplémentaires dans le document de transport.

37. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu d'indiquer au paragraphe 3 que des annotations devraient figurer aussi bien dans les documents de cargaison négociables émis sous la forme de documents distincts que dans le document de transport connexe afin de confirmer l'émission du document de cargaison négociable. Le secrétariat a été invité à reformuler la première phrase pour la rendre plus facile à lire.

Paragraphe 4

38. Il a été proposé de supprimer le paragraphe tout entier à la lumière des paragraphes 2 et 3 du projet d'article premier, qui précisaient déjà que le projet d'instrument n'affecterait pas les droits et obligations des parties en vertu des conventions internationales ou de la législation nationale applicables. On s'est inquiété de ce que le paragraphe 4 pourrait être interprété comme autorisant l'émission de deux documents négociables par le même entrepreneur de transport lorsque le transport multimodal comprenait un segment maritime, ce qui ne serait pas souhaitable. Il a néanmoins été estimé que le risque était trop limité et qu'en vertu du projet d'article 3-3, un document de cargaison négociable distinct ne pourrait être émis que si le document de transport n'était pas négociable.

39. On s'est inquiété de la suppression de la première phrase, car elle énonçait expressément un élément clef de l'approche duale adoptée dans le projet d'instrument. Il a été dit qu'il pourrait être particulièrement important pour le secteur ferroviaire que cet élément soit clairement mentionné. Le Groupe de travail est convenu de conserver cette phrase.

40. En revanche, le Groupe de travail a accepté de supprimer la deuxième phrase, jugée inutile.

Paragraphe 5

41. On s'est déclaré favorable à ce que les trois différents types de documents négociables soient mentionnés dans la première phrase (à savoir à l'ordre d'une personne non nommément désignée, à l'ordre d'une personne nommément désignée ou au porteur). Toutefois, on a noté que les connaissements « nominatifs » (c'est-à-dire tout document de cargaison négociable n'autorisant la livraison qu'à une personne nommément désignée) ne seraient pas couverts par le projet d'instrument.

42. Il a été proposé de supprimer les deuxième et troisième phrases et de s'en remettre à la législation interne et aux pratiques établies dans le secteur industriel. On a expliqué que le terme « à ordre » était bien connu dans le commerce maritime. On a estimé que la présomption selon laquelle, lorsqu'aucune personne n'était nommément désignée, le document de cargaison négociable devrait être considéré comme établi à l'ordre de l'expéditeur était problématique, étant donné que le transporteur, et non l'expéditeur, était souvent le premier porteur d'un document de cargaison négociable. D'autres délégations étaient d'avis qu'il fallait conserver ces phrases : en effet, les opérateurs ferroviaires n'avaient pas souvent affaire à des documents de transport négociables mais ils connaissaient généralement bien les instructions des expéditeurs. On a noté que la disposition établissait des règles claires dans le but de ne pas trop perturber la pratique ferroviaire une fois les documents de cargaison négociables mis en place.

43. Un soutien a été exprimé en faveur de l'émission de documents au porteur, malgré la difficulté d'établir la légitimité du porteur.

44. Le Groupe de travail a décidé de conserver les mots « ou à l'ordre d'une personne nommément désignée » figurant dans la première série de crochets et de supprimer les deuxième et troisième phrases.

Paragraphe 6

45. On s'est interrogé sur la nécessité de disposer de plusieurs originaux d'un document de cargaison négociable. Il a été expliqué que, dans le transport maritime, les connaissements étaient habituellement émis en séries de trois originaux, chacun ayant une fonction distincte. En règle générale, un original est envoyé à l'expéditeur, un autre est conservé par l'agent maritime et le dernier est expédié à l'acheteur qui le présente aux banques à l'appui des lettres de crédit.

46. Il a été proposé de modifier la deuxième phrase pour indiquer que les copies n'étaient pas négociables et qu'elles devraient être indiquées comme telles. Une autre proposition était d'inclure une note dans les originaux indiquant que les copies ne seraient pas négociables.

47. Le Groupe de travail est convenu de conserver la première phrase telle que libellée et a demandé au secrétariat de modifier la deuxième phrase afin de préciser que des copies pouvaient être « établies » et non « émises ».

Projet d'article 4. Contenu du document de cargaison négociable*Paragraphe 1**Alinéa d)*

48. En ce qui concerne l'alinéa d), on s'est inquiété de la référence à la nature générale des marchandises, notant qu'une telle exigence risquait d'être trop générale et qu'il serait souhaitable d'être plus précis. À cet égard, il a été proposé d'exiger que le document de cargaison négociable comprenne une description des marchandises, comme le prévoyait l'article 36-1 des Règles de Rotterdam. On a rappelé au Groupe de travail que les exigences en la matière différaient d'une convention sur le transport à l'autre. Si les Règles de Rotterdam exigeaient une description des marchandises « appropriée pour le transport », d'autres conventions applicables au transport ferroviaire et routier imposaient une simple description de la « nature des marchandises ». On a ajouté que la Convention des Nations Unies sur le transport

multimodal international de marchandises et les Règles de Hambourg utilisaient le terme « nature générale » des marchandises, qui était considéré comme le dénominateur commun et pourrait donc être généralement accepté par les parties intervenant dans les différents modes de transport.

49. On s'est déclaré favorable au maintien de la formule « telles qu'elles ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport », au motif que le statut de la nature générale des marchandises était susceptible de changer à un stade ultérieur.

50. On s'est également déclaré favorable au maintien de la formule « telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur », soulignant qu'il fallait veiller à assurer la cohérence avec les informations figurant dans les contrats de vente et les exigences relatives aux lettres de crédit.

51. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de conserver le texte entre crochets et de modifier l'alinéa pour préciser que toutes les indications qui y sont mentionnées sont fournies par l'expéditeur.

Alinéa e)

52. Il a été dit qu'en l'absence d'une explication supplémentaire telle que celle fournie à l'article 36-4 des Règles de Rotterdam, l'expression « état apparent des marchandises » pourrait être ambiguë. On a fait remarquer que les entrepreneurs de transport des secteurs ferroviaire et routier n'étaient généralement pas tenus de vérifier l'état apparent des marchandises. Il a été proposé d'insérer les mots « établi à partir d'une inspection externe raisonnable » à la fin de l'alinéa e).

53. Les propositions visant à supprimer l'alinéa e) ou à le déplacer dans la liste non obligatoire du paragraphe 2 n'ont pas reçu un soutien suffisant. On a souligné l'importance de l'état apparent des marchandises dans le commerce maritime, en particulier en ce qui concerne l'exigence d'un connaissance net à l'appui des lettres de crédit. À cet égard, il a été noté que le projet d'article 5-5 contenait une présomption selon laquelle, en l'absence d'indication de l'état apparent des marchandises, le document de cargaison négociable serait réputé avoir indiqué que celles-ci étaient en bon état apparent au moment où le transporteur les avaient prises en charge. Il a également été souligné que le projet d'article 6 permettait au transporteur d'émettre des réserves uniquement relativement aux indications fournies par l'expéditeur visées à l'alinéa d). D'un point de vue pratique, on a expliqué que les entrepreneurs de transport préféraient indiquer l'état apparent des marchandises dans les documents émis afin de se protéger.

54. Lors de l'examen du projet d'article 6-1, le Groupe de travail s'est de nouveau penché sur le projet d'article 4-1 e). Il a été proposé d'inclure une référence à cet alinéa pour permettre à l'entrepreneur de transport de formuler une réserve concernant l'état apparent des marchandises. On a rappelé que, dans la pratique, les entrepreneurs de transport risquaient de ne pas disposer de moyens raisonnables pour contrôler les marchandises. En réponse, on a expliqué que l'objet du projet d'article 6-1 était de permettre à l'entrepreneur de transport de formuler des réserves au sujet des informations fournies par l'expéditeur, mais qu'il était normalement tenu de vérifier lui-même l'état apparent des marchandises. On a appuyé la proposition visant à préciser dans le projet d'article 4-1 e) que si l'entrepreneur de transport n'avait pas les moyens raisonnables de le faire, il pouvait insérer une déclaration à cet effet.

55. Le Groupe de travail est convenu de modifier l'alinéa e) pour indiquer que si l'entrepreneur de transport n'avait pas les moyens raisonnables de contrôler les marchandises, il pouvait insérer une déclaration à cet effet.

Alinéa h)

56. Une préoccupation a été exprimée au sujet de la date d'émission du document de cargaison négociable lui-même : en effet, il a été noté que le projet d'article 4-1 h) exigeait que la date d'émission du document de cargaison négociable y soit indiquée uniquement si ce dernier était émis séparément. Il a été proposé de modifier ce projet

d'article pour préciser que la date d'émission du document de cargaison négociable devrait toujours être indiquée. Il a également été proposé de raccourcir encore le projet d'article 4-1 h) pour exiger que seuls le lieu et la date d'émission du document de cargaison négociable soient indiqués, et non ceux du document de transport. On a rappelé que le lieu d'émission du document de transport serait pertinent pour déterminer la loi régissant la responsabilité du transporteur si les marchandises étaient perdues ou endommagées, et que la date d'émission serait pertinente pour calculer le délai de prescription dans lequel des demandes pouvaient être déposées contre le transporteur (A/CN.9/1127, par. 38).

57. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de modifier l'alinéa h) comme suit : « le lieu et la date d'émission du document de cargaison négociable et du document de transport, s'ils ont été émis séparément ».

Alinéa i)

58. Le Groupe de travail a retenu une proposition visant à supprimer le membre de phrase « s'il est connu de l'entrepreneur de transport » : en effet, on a noté l'importance du lieu de livraison pour déterminer l'applicabilité du projet d'instrument, comme le prévoyait le projet d'article 1-1. On a souligné la différence entre le lieu de livraison et la destination finale des marchandises. Il a été expliqué que le lieu de livraison des marchandises dans le contexte maritime était souvent compris comme le port de déchargement, qui n'était pas nécessairement le lieu de destination finale des marchandises.

Alinéa j)

59. Différents avis ont été exprimés sur la question de savoir s'il fallait exiger, à l'alinéa j), 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 j) 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 j), afin d'assurer l'exhaustivité de la liste de contrôle figurant au projet d'article 4. D'autres encore se sont prononcées en faveur du maintien des deux dispositions, compte tenu de leurs objectifs différents, notant que le projet d'article 3 traitait de l'émission d'un document de cargaison négociable alors que le projet d'article 4 portait principalement sur le contenu de ce document. Il a également été proposé de préciser à l'alinéa j) que toute copie du document de cargaison négociable devrait être faite conformément à la procédure prévue au projet d'article 3-6.

60. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de conserver l'alinéa j) tel que libellé.

Paragraphe 2

Alinéa c)

61. Le Groupe de travail n'a pas retenu la proposition de remplacer les mots « la loi applicable au contrat de transport » par « la loi applicable au document de cargaison négociable ». On a expliqué que le document de cargaison négociable reproduisait certains éléments du contrat de transport et que, par conséquent, les informations concernant la loi applicable au contrat de transport seraient importantes pour les banques.

Alinéa d)

62. Il a été suggéré que toutes les indications qui pourraient être exigées en vertu de la législation du pays où le document de cargaison négociable avait été émis devraient figurer dans le document de cargaison négociable et ne pas être laissées à la discrétion des parties. On a répondu que le projet d'instrument traitait des indications devant figurer dans le document de cargaison négociable, et non de celles devant

obligatoirement figurer dans le document de transport en vertu de la loi applicable, laquelle n'était pas écartée par le projet d'instrument. Le document de cargaison négociable étant un nouveau document créé en vertu du projet d'instrument, il n'existait pas de loi contraignante régissant sa teneur.

63. On a appuyé la proposition visant à supprimer les références à la loi du pays où le document de cargaison négociable avait été émis, au motif qu'elles étaient inutiles et prêtaient à confusion.

64. En réponse à une suggestion tendant à ajouter les mots « partie recevant la notification » au paragraphe 2, il a été souligné que ces informations relèveraient de l'alinéa d).

65. Le Groupe de travail est convenu de modifier le paragraphe pour qu'il se lise comme suit : « toutes autres indications que les parties seraient convenues de mentionner dans le document de cargaison négociable ».

Paragraphe 3

66. On s'est demandé quelles seraient les conséquences juridiques du cas où l'entrepreneur de transport ne vérifierait pas si un document de cargaison négociable émis séparément reproduisait les mêmes informations que celles figurant dans le document de transport. On a noté que, dans la pratique, les connaissements multimodaux FIATA étaient émis une fois que le transitaire avait rempli son obligation de vigilance (« diligence raisonnable ») et avant qu'un quelconque transport ne soit organisé. En outre, dans le cadre du transport maritime non régulier, le transport de marchandises était souvent couvert par une charte-partie et un connaissement, situation similaire à celle dans laquelle un entrepreneur de transport émettait à la fois un document de transport non négociable et un document de cargaison négociable, prenant alors sur lui le risque d'incohérence entre les documents.

67. Le point de vue selon lequel le risque d'incohérence entre le document de cargaison négociable et le document de transport était, dans la pratique, négligeable, car la plupart des divergences seraient repérées par les banques lors de l'examen des documents relatifs aux lettres de crédit a bénéficié d'un certain appui. Pour faire suite à cette remarque, il a été rappelé au Groupe de travail que, dans le commerce des produits de base, les marchandises étaient fréquemment vendues en transit et qu'il serait difficile de détecter des écarts à ce stade.

68. On a soutenu l'avis selon lequel, en cas d'incohérence, le document de cargaison négociable devrait l'emporter sur le document de transport. Il a été souligné que le porteur d'un document de cargaison négociable devrait pouvoir se fier aux informations figurant dans ce document.

Paragraphe 4

69. Ayant noté que l'exigence d'une signature manuscrite était trop limitée et ne reflétait pas les pratiques commerciales actuelles, on a appuyé la proposition visant à supprimer le paragraphe.

Projet d'article 5. Omissions dans le document de cargaison négociable

Paragraphe 1

70. On a expliqué que la structure du paragraphe suivait l'approche adoptée dans les Règles de Hambourg, comme en était précédemment convenu le Groupe de travail (A/CN.9/1127, par. 55). Selon certains avis, plutôt que de renvoyer à la définition du terme « document de cargaison négociable » figurant au projet d'article 2-4, il faudrait énoncer explicitement dans le paragraphe les exigences minimales en matière de négociabilité.

71. Des questions ont été soulevées quant à savoir si le paragraphe visait à traiter de la validité d'un document de cargaison négociable ou simplement de son caractère

juridique. Alors que l'article 15-3 des Règles de Hambourg ne fait référence qu'à la nature juridique du connaissement, il a été souligné que l'article 39-1 des Règles de Rotterdam traite de la nature juridique et de la validité du document de transport.

72. En ce qui concerne les exigences minimales en matière de négociabilité, certaines délégations ont estimé que le projet d'article 2-4 tel que libellé actuellement était déjà suffisant. D'autres délégations ont proposé de modifier la définition afin de préciser que le document devait être signé et émis par l'entrepreneur de transport et qu'il devait indiquer que les marchandises, telles que spécifiées dans le document, avaient été prises en charge par l'entrepreneur de transport. Différents avis ont été exprimés sur la question de savoir si l'absence d'indication du nombre d'originaux dans le document de cargaison négociable compromettrait sa négociabilité. On a souligné qu'il importait d'indiquer le nombre d'originaux dans le document de cargaison négociable, étant donné la difficulté pratique pour un porteur de trouver cette information. On a appuyé l'avis selon lequel l'indication du nombre d'originaux ne devrait pas être une exigence minimale en matière de négociabilité, étant entendu que le projet d'article 3-6 exigeait que l'entrepreneur de transport indique le nombre d'originaux dans le cas où plusieurs auraient été émis ; en effet, le porteur d'un document de cargaison négociable ne devrait pas supporter le risque que cette information soit manquante en raison d'une faute commise par l'entrepreneur de transport. Pour des raisons similaires, il a été souligné que l'absence, dans un document de transport non négociable, d'annotation qui indiquerait l'émission d'un document de cargaison négociable, comme le prévoyait le projet d'article 3-3, ne devrait pas non plus compromettre la négociabilité.

73. Une proposition visant à préciser, dans le projet d'instrument, le nombre requis d'originaux d'un document de cargaison négociable n'a pas été appuyée. Selon une autre proposition, il faudrait inclure une disposition explicite prévoyant une présomption selon laquelle le document de transport négociable serait réputé indiquer qu'un seul original avait été émis lorsque le transporteur n'indiquerait pas le nombre d'originaux dans le document de cargaison négociable.

74. Le Groupe de travail est convenu de conserver le libellé actuel du paragraphe 1 et de modifier la définition du terme « document de cargaison négociable » figurant au projet d'article 2-4 pour préciser que le document devait être signé et émis par l'entrepreneur de transport et indiquer que celui-ci avait pris en charge les marchandises y spécifiées.

Paragraphe 3

75. Des avis divergents ont été exprimés sur la question de savoir si un document de transport, une fois émis, pourrait devenir un document de cargaison négociable. Selon un avis, le projet d'instrument devrait permettre la conversion d'un document de transport négociable ou non négociable au moyen d'une annotation à un stade ultérieur, étant donné qu'il était destiné à couvrir différents modes de transport et que, dans certaines circonstances, le chargeur pourrait demander un document de cargaison négociable seulement quelques jours après l'émission du document de transport. On a noté qu'il se pourrait que le besoin d'une lettre de crédit ne se fasse sentir qu'après l'émission du document de transport, parce que l'expéditeur aurait soudain l'occasion de vendre les marchandises en transit. On a également noté qu'il se pourrait que le besoin d'un document négociable ne se manifeste qu'après l'émission du document de transport, lorsque les marchandises seraient acheminées inopinément d'un pays qui reconnaissait le document de transport comme un document négociable en vertu des conventions internationales applicables vers un autre pays qui n'était pas partie à ces mêmes conventions. Selon un autre avis, un document de transport ne pourrait être converti par une annotation conformément au projet d'article 3-2 qu'au moment de son émission. On a souligné que, dans la pratique, une annotation indiquant que le connaissement multimodal FIATA servirait de document de cargaison négociable émis en vertu du projet d'instrument ne pourrait être insérée que le jour même de son émission.

76. Au cas où un document de transport pourrait être converti en document de cargaison négociable après son émission, on s'est inquiété de l'inclusion d'une règle de présomption permettant à un document de transport de servir de document de cargaison négociable à compter de la date de son émission. L'effet rétroactif sur la négociabilité du document de transport a été jugé problématique, en particulier lorsqu'un document de transport négociable reconnu conformément à certaines conventions internationales applicables serait converti en document de cargaison négociable en vertu du projet d'instrument après la date de son émission. Si l'on permettait à un tel document de transport de servir de document de cargaison négociable à compter de la date de son émission, cela voudrait dire que des règles différentes pourraient régir la négociabilité de ce document de transport à un moment donné.

77. On s'est interrogé quant à la demande des professionnels pour ce qui était de convertir un document de transport non négociable en document de cargaison négociable, à un moment autre que celui de son émission. On a souligné qu'il serait difficile, dans la pratique, de convertir certains documents de transport non négociables en document de cargaison négociable, étant donné que les originaux de ces documents de transport non négociables accompagnaient généralement les marchandises et n'étaient pas conservés par l'entrepreneur de transport ou l'expéditeur. On s'est également demandé si le lieu où l'annotation serait faite pourrait affecter l'applicabilité du projet d'instrument, étant donné qu'il pourrait être différent du lieu d'émission.

78. Le Groupe de travail est convenu de conserver le paragraphe tel que libellé et de le réexaminer ultérieurement.

Paragraphe 4

79. Il a été proposé de supprimer le paragraphe, apparemment inutile, puisque le projet d'article 3-1 prévoyait déjà que l'entrepreneur de transport devait émettre le document de cargaison négociable lors de la prise en charge des marchandises. En réponse, on a souligné que les projets d'articles 3-1 et 5-4 avaient des objectifs différents. Le Groupe de travail est convenu de conserver le libellé actuel.

Paragraphe 5

80. Le Groupe de travail n'a pas retenu la proposition consistant à ajouter un paragraphe supplémentaire qui se lirait comme suit : « si la déclaration ne mentionne pas que le fret a été payé à l'avance, il est entendu qu'il sera payé par le destinataire ». Pour faire suite à ce refus, on a fait remarquer que les services étaient normalement payés par la personne qui les avait engagés, c'est-à-dire, dans le contexte des services de transport, l'expéditeur.

Projet d'article 6. Force probante du document de cargaison négociable

Paragraphe 1

81. Une préférence a été exprimée en faveur de l'option 1, qui prévoyait un régime autonome avec des règles explicites sur la manière dont les réserves pouvaient être formulées par l'entrepreneur de transport lors de l'émission du document de cargaison négociable. On a dit qu'il fallait remplacer la conjonction de coordination « et » par « ou » car, dans la pratique, les entrepreneurs de transport ne disposaient pas toujours des moyens raisonnables pour contrôler les marchandises pour diverses raisons (par exemple, lorsque les marchandises étaient livrées dans des conteneurs scellés ou que les réglementations sanitaires et de sécurité empêchaient l'accès aux véhicules). Il a été noté que le paragraphe 1 ne limitait pas la manière dont le transporteur pourrait formuler des réserves.

82. Le Groupe de travail a longuement examiné le risque d'incohérence entre les informations figurant dans le document de transport et celles figurant dans le document de cargaison négociable, s'ils étaient émis séparément. Selon une

proposition, il faudrait exiger qu'un document de cargaison négociable émis séparément circule toujours avec le document de transport (par exemple, en annexe de celui-ci). On a répondu qu'une telle exigence risquait d'aller à l'encontre de l'objectif du projet d'article 3-3, qui était de permettre l'émission d'un document distinct. On a estimé qu'il faudrait développer le projet d'article 4-3, qui exigeait déjà qu'un document de cargaison négociable émis séparément reproduise les informations figurant dans le document de transport afin d'éviter les incohérences entre ces deux documents. Il a été souligné que les banques ne devraient pas être tenues de vérifier deux fois la même information.

Paragraphe 2

83. Le Groupe de travail a examiné la manière de réduire le risque d'incohérence entre les documents, par exemple lorsque le document de transport contenait une réserve faite par l'entrepreneur de transport qui n'était pas reproduite dans le document de cargaison négociable. On a noté que le projet d'article 6-2 permettait à un tiers agissant de bonne foi de se fier aux informations figurant dans le document de cargaison négociable et que la réserve figurant dans le document de transport ne serait pas recevable. Des inquiétudes ont été exprimées quant à l'interprétation du terme « bonne foi ». On a noté que le projet d'instrument devrait préciser que les banques ne devraient pas être considérées comme agissant de mauvaise foi si elles ne consultaient pas le document de transport.

84. Il a été proposé d'ajouter le membre de phrase « et dans le cours normal des affaires ou d'un financement » après « bonne foi ». On s'est inquiété que cet ajout pourrait nuire à l'acceptabilité du projet d'instrument en tant que convention, qui, contrairement à une loi type, serait contraignante pour ses signataires. En outre, on a souligné que le terme « bonne foi » était utilisé dans de nombreuses conventions internationales de transport et pouvait être généralement compris par les parties intervenant dans le transport de marchandises.

85. Des doutes ont été exprimés quant à l'expression « y compris un destinataire » au motif qu'un destinataire, contrairement à d'autres tiers, disposerait d'informations sur les marchandises et n'aurait donc pas besoin d'agir en se fiant à la description des marchandises figurant dans le document de cargaison négociable. On a souligné qu'un destinataire, défini au projet d'article 2-2 comme la personne nommément désignée dans le contrat de transport comme étant habilitée à prendre livraison des marchandises, pouvait dans certains cas être l'expéditeur, par exemple si, en vertu des conditions commerciales convenues par les parties, il était nécessaire de conclure le contrat de transport avec l'entrepreneur de transport.

86. Il a été estimé que le paragraphe devrait préciser que la preuve contraire par l'entrepreneur de transport en ce qui concerne l'une quelconque des données du document de cargaison négociable ne devrait être admissible qu'à l'encontre d'un tiers auquel un document de cargaison négociable aurait été transféré. On a fait référence à l'article 41 c) des Règles de Rotterdam, qui prévoyait que la preuve contraire par le transporteur n'était pas admise à l'encontre d'un destinataire qui avait agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat figurant dans le document de transport.

87. Le Groupe de travail est convenu de supprimer le membre de phrase « y compris un destinataire » et de modifier le paragraphe afin de préciser que la preuve contraire par l'entrepreneur de transport devrait être inadmissible uniquement à l'encontre d'un tiers auquel un document de cargaison négociable aurait été transféré. Il a été noté que la disposition devrait également protéger un assureur subrogé.

Projet d'article 7. Étendue des droits du porteur d'un document de cargaison négociable

Paragraphe 1

88. Une question a été soulevée quant à la signification de l'expression « droit de contrôle » ; en effet, il a été noté que l'expression « droit de disposer » était souvent

utilisée dans les conventions de transport et que le « droit de contrôle » pourrait être confondu avec la notion de « contrôle exclusif » dans le contexte électronique. En réponse, on a expliqué que l'expression « droit de contrôle » était reprise des Règles de Rotterdam, où elle désignait notamment le droit de donner des instructions à l'entrepreneur de transport. La proposition de remplacer la notion de « droit de contrôle » par celle de « droit de disposer » a été appuyée. Il a également été proposé d'inclure une définition du terme « droit de contrôle » au projet d'article 2.

89. On s'est inquiété des références au contrat de transport dans le paragraphe. Notant que le projet d'instrument n'exigeait pas que le contrat de transport soit diffusé en même temps que le document de cargaison négociable, on a souligné qu'il serait difficile, dans la pratique, pour le porteur d'être informé du contenu du contrat de transport. Il a également été dit que, toujours dans la pratique, il pourrait être malaisé de joindre au document de cargaison négociable les divers documents de transport émis par les transporteurs substitués. Toutefois, il a été souligné que les conditions standard du contrat de transport se trouvaient au verso du connaissement multimodal FIATA. Il a également été noté que, dans la pratique, les banques exigeaient rarement la présentation d'une copie du contrat de transport pour les opérations de lettres de crédit.

90. On s'est inquiété également du fait que le projet d'article 7-1 prévoyait que le porteur du document de cargaison négociable pouvait faire valoir des droits découlant du contrat de transport auquel il n'était pas partie. On a souligné que le projet d'instrument devrait indiquer explicitement comment les droits de l'expéditeur découlant du contrat de transport pouvaient être transférés au porteur du document de cargaison négociable. Il a toutefois été noté que le projet d'instrument devrait énoncer uniquement les droits du porteur d'un document de cargaison négociable qui étaient inhérents à la fonction de négociabilité, et non tous les droits découlant du contrat de transport. Néanmoins, il a été dit que les droits d'action pourraient mériter une attention particulière. Il a été suggéré d'inclure une disposition précisant que le transfert du document de cargaison négociable aurait pour effet de transférer au nouveau porteur le droit d'intenter une action en vertu du contrat de transport. Il a été fait référence à la loi britannique sur le transport de marchandises par mer (1992) et à la loi singapourienne sur les connaissements (1992).

91. On a noté que le porteur d'un document de cargaison négociable devrait avoir le droit de contrôler les marchandises en transit et que, par conséquent, tout droit préexistant sur les marchandises cesserait d'exister, ce qui modifierait inévitablement les droits de l'expéditeur en vertu des conventions internationales applicables. On a souligné que le projet d'article 1-3 contenait les mots « sauf disposition expresse contraire ». On s'est interrogé quant aux droits énumérés dans le projet d'article 7 qui devraient être exercés conformément au contrat de transport.

92. Il a également été souligné que le mot « notamment » qui figurait dans le chapeau suggérait que le droit de contrôle n'était pas limité aux droits énoncés dans le projet d'article, ce qui s'écarterait de l'article 50-1 des Règles de Rotterdam, où la liste correspondante était exhaustive. Il a été expliqué que le projet d'instrument envisageait que la personne devenant porteur d'un document de cargaison négociable pourrait acquérir, outre les droits énoncés dans le projet d'article 7-1, des droits en vertu du contrat de transport.

Paragraphe 2

93. Le Groupe de travail a rappelé sa décision antérieure d'inclure le droit de donner les marchandises en gage, étant donné qu'une mention explicite pourrait contribuer à faire en sorte que le document de cargaison négociable puisse fonctionner en tant que titre représentatif de la marchandise dans tous les pays (A/CN.9/1127, par. 75). On a estimé qu'il faudrait modifier le projet d'article 7-4 afin d'inclure une référence au paragraphe 2, de manière à exiger la présentation de tous les originaux pour gager des marchandises. On a également estimé qu'il fallait supprimer l'expression

« constitution d'une sûreté » et assurer la cohérence avec la terminologie de la Loi type de la CNUDCI sur les sûretés mobilières.

Paragraphe 3

94. Le Groupe de travail est convenu de remplacer les mots « les droits » par « les droits et les effets » et de substituer le terme « établis » à « énumérés ».

Paragraphe 4

95. Le Groupe de travail a rappelé sa précédente discussion relative au nombre d'originaux et est convenu de modifier le paragraphe pour indiquer que la production de tous les originaux du document de cargaison négociable ne serait exigée pour l'exercice du droit de contrôle que si les documents de cargaison négociables indiquaient que plus d'un original avait été émis. On a émis des doutes sur l'utilité du mot « dûment ». Un certain soutien a été exprimé en faveur de règles différenciées sur la production des originaux des documents de cargaison négociables, prévoyant une exception pour les documents qui auraient été transmis par endossement à une personne nommément désignée. Le secrétariat a été prié de placer le mot « dûment » entre crochets, de faire référence (dans une note de bas de page insérée dans la prochaine version du document de travail) au débat sur l'exception à la règle de production de tous les originaux qui a été présentée au Groupe de travail, et d'envisager de formuler des règles spécifiques pour les documents de cargaison négociables endossés en faveur d'une personne nommément désignée.

Paragraphe 5

96. Un certain soutien a été exprimé en faveur de la suppression du paragraphe, au motif que le mode de communication relèverait de l'autonomie des parties et du droit interne applicable. On s'est inquiété de ce que le projet de paragraphe pourrait être interprété à tort comme permettant de formuler par voie électronique des réserves sur le contenu de la version papier d'un document de cargaison négociable. Notant l'avis de certaines délégations en faveur du maintien du paragraphe, le Groupe de travail est convenu de le conserver entre crochets en vue d'un examen approfondi dans le cadre du chapitre 3.

97. Il a été suggéré d'insérer les mots « par la voie de communication désignée ». Le Groupe de travail est convenu de les placer à la fin du paragraphe entre crochets en attendant de peser l'utilité de cette disposition.

Autres questions

98. Une préoccupation a été exprimée quant au fait que le projet d'instrument ne contenait aucune disposition sur la prise en charge des coûts encourus par le transporteur pour exécuter les instructions données par le porteur du document de fret négociable. Il a été fait référence à l'article 52 des Règles de Rotterdam. En réponse, il a été rappelé que l'expéditeur devrait être réputé avoir renoncé à ses droits en vertu du contrat de transport lorsqu'il transférerait un document de cargaison négociable à un porteur ultérieur. Un soutien a été exprimé en faveur de la modification du projet d'article 11 pour indiquer qu'en transférant un document de cargaison négociable, le titulaire transférerait ses droits au titre du contrat de transport.

99. Le Groupe de travail a entendu une proposition visant à remplacer le projet de chapitre 3 par une disposition exigeant des États qu'ils mettent en place un cadre juridique approprié, tel que celui contenu dans la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, pour appuyer l'utilisation des documents de cargaison négociables électroniques. Il a été noté qu'une telle disposition générale présenterait plusieurs avantages, notamment ceux de préserver la capacité d'un État à moderniser son cadre de commerce électronique en fonction des besoins, de renforcer l'harmonisation juridique internationale en encourageant l'adoption des textes de la CNUDCI, de réduire les obstacles à l'adoption de la Convention, d'éviter les doubles emplois ou les conflits entre différents instruments, et d'accélérer la conclusion du projet.