

**Assemblée générale**

Distr. limitée
8 février 2024
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail VI (Documents de cargaison négociables)
Quarante-quatrième session
New York, 6-10 mai 2024

Documents de cargaison négociables**Note du Secrétariat****Table des matières**

	<i>Page</i>
I. Introduction	3
II. Organisation des futurs travaux	3
Annexe	
Avant-projet de dispositions pour un nouvel instrument sur les documents de cargaison négociables	4
CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	4
Article premier Champ d'application	4
Article 2. Définitions	5
CHAPITRE 2. DOCUMENTS DE CARGAISON NÉGOCIABLES	7
Article 3. Émission du document de cargaison négociable	7
Article 4. Contenu du document de cargaison négociable	8
Article 5. Omissions dans le document de cargaison négociable	10
Article 6. Force probante du document de cargaison négociable	11
Article 7. Étendue des droits du porteur d'un document de cargaison négociable	12
Article 8. Voie de communication	13
Article 9. Responsabilité du porteur	14
Article 10. Livraison des marchandises	14
Article 11. Transfert des droits découlant d'un document de cargaison négociable	14



CHAPITRE 3.	DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES DE CARGAISON NÉGOCIABLES	15
Article 12.	Reconnaissance juridique d'un document électronique de cargaison négociable	15
Article 13.	Conditions d'utilisation d'un document électronique de cargaison négociable	15
Article 14.	Critères de fiabilité des documents électroniques de cargaison négociables	17
Article 15.	Transfert des droits découlant d'un document électronique de cargaison négociable.....	17
Article 16.	Endossement	17
Article 17.	Remplacement d'un document papier de cargaison négociable par un document électronique de cargaison négociable et inversement .	18

I. Introduction

1. L'ordre du jour provisoire de la quarante-troisième session du Groupe de travail ([A/CN.9/WG.VI/WP.99](#), par. 5 à 8) contient des informations générales sur le projet relatif aux documents de transport multimodal négociables, que la Commission lui a confié à sa cinquante-cinquième session¹. La présente note contient un avant-projet révisé et annoté de dispositions pour un nouvel instrument sur les documents de cargaison négociables, que le secrétariat a établi en tenant compte des délibérations tenues par le Groupe de travail à ses quarante et unième, quarante-deuxième et quarante-troisième sessions.

II. Organisation des futurs travaux

2. Le Groupe de travail voudra peut-être fonder les délibérations de sa quarante-quatrième session sur l'avant-projet révisé de dispositions pour un nouvel instrument sur les documents de cargaison négociables qui figure en annexe à la présente note. À l'issue de ses délibérations, il voudra peut-être demander au secrétariat d'établir une nouvelle version révisée de l'avant-projet pour qu'il l'examine à sa quarante-cinquième session, qui doit en principe se tenir à Vienne du 9 au 13 décembre 2024.

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

Annexe

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

CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à l'émission, au transfert et aux effets juridiques d'un document de cargaison négociable en rapport avec le transport international de marchandises¹ si :

a) Le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport, est situé dans un État contractant ; ou

b) Le lieu de la livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport, est situé dans un État contractant².

2. La présente Convention ne porte atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport³.

3. Sauf disposition expresse contraire, la présente Convention ne modifie 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 législations nationales applicables⁴.

¹ Le Groupe de travail est convenu que le sens du terme « transport international de marchandises » était suffisamment clair si bien qu'il avait décidé, à sa quarante-deuxième session, de supprimer le projet de définition correspondant. Il a été dit que cette expression était généralement bien comprise ; elle était également définie dans diverses conventions sur le transport unimodal (A/CN.9/1134, par. 38 ; A/CN.9/1164, par. 15).

² Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 (« Convention sur le transport multimodal »), art. 2. Le Groupe de travail a décidé de conserver la conjonction « ou » à ce stade. Il a été noté que l'exigence selon laquelle le lieu de la livraison devait être situé dans un État contractant créerait une grande incertitude quant à l'applicabilité du projet d'instrument lorsque les marchandises étaient vendues en transit. Le Groupe de travail souhaiterait peut-être envisager de combiner un champ d'application plus vaste avec un mécanisme d'exclusion prévoyant que « l'expéditeur et l'entrepreneur de transport, en tant que parties au contrat de transport, peuvent exclure l'application de la présente Convention ». Cette exclusion se produirait par exemple si les parties choisissent la loi d'un État non contractant comme loi applicable au contrat. La formulation s'inspire de l'article 6 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (CVIM) (A/CN.9/1164, par. 15 à 21). Une troisième option, qui limiterait le champ d'application des dispositions, pourrait consister à prévoir que l'ensemble des exigences du paragraphe 1 doivent être satisfaites, tout en ajoutant un alinéa selon lequel les parties pourraient convenir d'appliquer la convention même si une seule de ces exigences est remplie.

³ Convention sur le transport multimodal, art. 4-1. Le Groupe de travail est convenu de conserver le libellé actuel, notant qu'il pourrait examiner s'il serait souhaitable d'exclure le transport international comportant un segment maritime à un stade ultérieur, lorsqu'il aborderait la question des conflits possibles avec d'autres conventions (A/CN.9/1134, par. 55 ; A/CN.9/1164, par. 22 à 25).

⁴ On a rappelé au Groupe de travail que ce paragraphe visait à refléter l'approche duale adoptée dans le projet d'instrument (A/CN.9/1164, par. 26).

Article 2. Définitions⁵

Aux fins de la présente Convention :

1. Le terme « expéditeur » désigne toute personne avec laquelle l'entrepreneur de transport a conclu un contrat de transport⁶.
2. Le terme « destinataire » désigne la personne nommément désignée dans le contrat de transport comme la personne habilitée à prendre livraison des marchandises⁷.
3. Le terme « porteur » désigne la personne qui est en possession d'un document de cargaison négociable et y est identifiée comme l'expéditeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé ; ou s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document⁸ ; [ou une personne qui a le contrôle d'un document électronique de cargaison négociable]⁹.
4. Le terme « document de cargaison négociable » désigne un document signé et émis par l'entrepreneur de transport qui indique, par une mention telle que « à ordre » ou « négociable », ou une expression équivalente, que les marchandises, telles que spécifiées dans le document, ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport et expédiées à l'ordre du porteur¹⁰.
5. Le terme « document électronique » désigne l'information créée, communiquée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, y compris, au besoin, toute l'information logiquement associée ou autrement jointe au document de façon à en devenir partie, qu'elle soit créée simultanément ou non¹¹.
6. Le terme « document électronique de cargaison négociable » désigne un document de cargaison négociable émis sous forme électronique.
7. Le terme « droit de disposition » désigne le droit découlant du contrat de transport [conformément aux conventions internationales applicables ou à la législation nationale régissant les droits, les obligations et la responsabilité de l'entrepreneur de transport, de l'expéditeur et du destinataire] de donner des instructions à l'entrepreneur de transport concernant les marchandises [et de modifier

⁵ Les définitions des termes « transporteur substitué » et « transport international de marchandises » qui figuraient dans les versions antérieures ont été supprimées. Le Groupe de travail a reporté l'examen des définitions des termes « document électronique », « document électronique de cargaison négociable » et « transfert » (A/CN.9/1134, par. 28, 38 et 43 ; A/CN.9/1164, par. 15).

⁶ Convention sur le transport multimodal, art. 1-5. 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, de sorte qu'elle n'inclue pas la personne ayant effectivement remis les marchandises à l'entrepreneur de transport en relation avec le contrat de transport. Il a été noté que le droit dont jouissait l'expéditeur de consentir à l'émission d'un document de cargaison négociable justifierait une définition étroite du terme (A/CN.9/1134, par. 30 et 31).

⁷ Convention sur le transport multimodal, art. 1-6. 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. Cette définition a été révisée et fait désormais référence à la personne nommément désignée dans le contrat de transport comme étant la personne habilitée à prendre livraison (A/CN.9/1134, par. 32 et 33).

⁸ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 (Règles de Rotterdam), art. 1-10 a).

⁹ Le Groupe de travail voudra peut-être envisager d'ajouter le membre de phrase « ou une personne qui a le contrôle d'un document électronique de cargaison négociable », afin de tenir compte du contexte électronique.

¹⁰ Règles de Rotterdam, art. 1-15. La signature de l'entrepreneur de transport a été considérée comme un élément essentiel pour qu'un document soit reconnu comme document de cargaison négociable. La notion de « réception » a été remplacée par celle de « prise en charge » dans la définition et dans l'ensemble du projet d'instrument, étant donné que, dans la pratique, les marchandises n'étaient généralement pas reçues physiquement par les transitaires eux-mêmes. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1134, par. 39 à 43 et 76 ; A/CN.9/1164, par. 74.

¹¹ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 2.

le contrat de transport], par exemple en demandant à l'entrepreneur de transport [de ne pas poursuivre le transport des marchandises][d'arrêter le transport des marchandises en transit], d'ajourner la livraison des marchandises, de livrer les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué sur le [document de transport][document de cargaison négociable] ou de les livrer ailleurs qu'au lieu de destination indiqué sur le [document de transport][document de cargaison négociable]¹².

8. Le terme « transfert » d'un document électronique de cargaison négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif¹³.

9. 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 marchandises¹⁴.

10. Le terme « document de transport » désigne un document

Option 1

qui est émis en vertu d'un contrat de transport par l'entrepreneur de transport émettant le document de cargaison négociable¹⁵ et qui :

- a) Constate ou contient le contrat de transport ; et
- b) Constate la prise en charge, par l'entrepreneur de transport, des marchandises en vertu du contrat de transport¹⁶.

Option 2¹⁷

qui fait foi d'un contrat de transport, de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport émettant le document de cargaison négociable et de l'engagement pris par celui-ci de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat¹⁸.

11. Le terme « entrepreneur de transport » désigne toute personne qui conclut un contrat de transport avec l'expéditeur et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat, qu'elle exécute ou non elle-même le transport¹⁹.

¹² Règles uniformes COTIF/CIM concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises de 2016 (« RU CIM »), art. 18 ; Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR), art. 12 ; Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (Convention de Budapest), art. 14 ; Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal), art. 12. Le secrétariat a ajouté une nouvelle définition, à savoir celle du terme « droit de disposition », à la lumière de la formulation révisée du projet d'article 7.

¹³ Règles de Rotterdam, art. 1-22.

¹⁴ Règles de Rotterdam, art. 1-1 ; Convention sur le transport multimodal, art. 1-3. L'expression « moyennant paiement d'un fret » a été remplacée par « à titre onéreux » car certains contrats de transport peuvent fixer un prix unique pour tous les types de services à fournir sans spécifier le fret (A/CN.9/1134, par. 44 à 47).

¹⁵ Le secrétariat a ajouté le membre de phrase « émettant le document de cargaison négociable » par souci de clarté (A/CN.9/1134, par. 62).

¹⁶ Règles de Rotterdam, art. 1-14 ; voir également Convention sur le transport multimodal, art. 1-4. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1134, par. 48 à 51.

¹⁷ L'option 2 a été ajoutée à la demande du Groupe de travail, en vue de la poursuite de l'examen de la définition (A/CN.9/1134, par. 51). Le secrétariat a ajouté le membre de phrase « émettant le document de cargaison négociable » par souci de clarté.

¹⁸ Convention sur le transport multimodal, art. 1-4.

¹⁹ Convention sur le transport multimodal, art. 1-2. 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 (A/CN.9/1134, par. 10 à 14, 52 et 53).

CHAPITRE 2. DOCUMENTS DE CARGAISON NÉGOCIABLES

Article 3. Émission du document de cargaison négociable²⁰

1. L'expéditeur et l'entrepreneur de transport peuvent convenir que ce dernier, lors de la prise en charge des marchandises, émet un document de cargaison négociable conformément aux dispositions de la présente Convention²¹.
2. Un document de transport qui contient les informations visées au paragraphe 1 de l'article 4 sert de document de cargaison négociable aux fins de la présente Convention s'il comporte une annotation bien visible indiquant qu'il sert de document de cargaison négociable à partir d'une date spécifiée et faisant référence à la présente Convention²².
3. Nonobstant le paragraphe 2 ci-dessus, l'expéditeur et l'entrepreneur de transport peuvent convenir que ce dernier émet le document de cargaison négociable en tant que document distinct, si le document de transport n'est pas négociable. Le document de cargaison négociable doit, dans ce cas, contenir une annotation bien visible faisant référence à la présente Convention²³. Si un document de cargaison négociable a été émis sous la forme d'un document distinct en plus d'un document de transport non négociable, l'entrepreneur de transport confirme l'émission de ce document de cargaison négociable en insérant de manière bien visible une annotation correspondante sur le document de transport non négociable²⁴.
4. Le document de cargaison négociable émis en tant que document distinct en application du paragraphe 3 ci-dessus ne remplace aucun document de transport que l'entrepreneur de transport peut être tenu de délivrer en vertu de la loi applicable au contrat de transport ou des termes du contrat²⁵. L'entrepreneur de transport qui émet

²⁰ Le Groupe de travail a noté que l'approche duale adoptée dans le projet de nouvel instrument impliquait que le document de cargaison négociable ne remplacerait aucun 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 connaissance négociable de transport multimodal de la FIATA (A/CN.9/1134, par. 54).

²¹ Convention sur le transport multimodal, art. 5-1. Cette formulation traduit l'idée que, pour obtenir la valeur probante recherchée d'un tel document négociable, il faudrait que celui-ci soit émis au moment de l'expédition. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 14 et 15 ; A/CN.9/1134, par. 56 ; A/CN.9/1164, par. 27.

²² Le Groupe de travail est convenu que la conversion du document de transport en un document de cargaison négociable serait la règle par défaut. Il a été noté que ce paragraphe 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. Le Groupe de travail est également convenu de supprimer les mots « au recto », compte tenu de leur ambiguïté et de la difficulté qu'il y aurait à appliquer ce concept dans un contexte électronique. Ce paragraphe a été révisé de telle sorte qu'il précise les indications devant figurer dans l'annotation et le fait que celle-ci doit être bien visible. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 16 à 18 ; A/CN.9/1134, par. 57 à 64 ; A/CN.9/1164, par. 28 à 32.

²³ Le Groupe de travail est convenu d'une règle subsidiaire selon laquelle le document de cargaison négociable pourrait être émis en tant que document distinct en plus du document de transport non négociable. Il a été souligné que l'émission de deux documents négociables pour les mêmes marchandises ne devrait pas être permise. Ce paragraphe a été révisé de manière à préciser que des annotations devraient figurer aussi bien dans le document de cargaison négociable émis sous la forme de document distinct que dans le document de transport auquel il se rapporte afin de confirmer l'émission du document de cargaison en question. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 16 à 18 ; A/CN.9/1134, par. 57 à 64 ; A/CN.9/1164, par. 33 à 37.

²⁴ Le Groupe de travail est convenu d'exiger que l'entrepreneur de transport insère des annotations dans le document de transport pour confirmer l'émission d'un document de cargaison négociable, plutôt que de lier la validité d'un document de cargaison négociable à l'existence d'une annotation correspondante dans le document de transport. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 20 à 22 ; A/CN.9/1134, par. 69 à 72 ; A/CN.9/1164, par. 32, 34 et 37.

²⁵ Convention sur le transport multimodal, art. 13. Le Groupe de travail a décidé de supprimer la référence à l'émission d'autres documents relatifs au transport ou à d'autres services qui interviennent dans le transport international de marchandises. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 19 ; A/CN.9/1134, par. 28 et 65 à 68 ; A/CN.9/1164, par. 38 à 40.

un document de cargaison négociable en application des paragraphes 2 ou 3 ci-dessus n'exige pas d'un entrepreneur de transport exécutant une partie du transport auquel se rapporte ce document de cargaison qu'il émette un document de transport négociable pour les mêmes marchandises²⁶.

5. Le document de cargaison négociable est établi à ordre, à l'ordre d'une personne nommément désignée ou au porteur²⁷.

6. Si un document de cargaison négociable est émis en plusieurs originaux, il doit en indiquer le nombre. Si des copies sont établies, chacune doit porter la mention « copie non négociable »²⁸.

Article 4. Contenu du document de cargaison négociable²⁹

1. Le document de cargaison négociable est signé par l'entrepreneur de transport et indique³⁰ :

- a) Le nom et l'adresse³¹ de l'entrepreneur de transport ;
- b) Le nom et l'adresse du destinataire, si la loi applicable au contrat de transport exige que ces informations figurent sur le document de transport ou s'il a été désigné par l'expéditeur³² ;
- c) Le nom et l'adresse de l'expéditeur³³ ;
- d) La nature générale des marchandises³⁴, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids brut des

²⁶ Le secrétariat a ajouté cette phrase en réponse à la préoccupation selon laquelle le projet d'instrument n'interdisait pas explicitement l'émission de deux documents négociables couvrant les mêmes marchandises. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1134](#), par. 61 ; [A/CN.9/1164](#), par. 33 et 38.

²⁷ Convention sur le transport multimodal, art. 6-1 a). Il a été noté que les connaissements « nominatifs » ne seraient pas couverts par le projet d'instrument. Le Groupe de travail a décidé de supprimer la règle de présomption qui se serait appliquée lorsque personne n'était nommément désigné dans un document de cargaison négociable établi à ordre. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 23 et 24 ; [A/CN.9/1134](#), par. 73 ; [A/CN.9/1164](#), par. 41 à 44.

²⁸ Convention sur le transport multimodal, art. 6-1 d) et e). Ce paragraphe n'a pas pour objet de prescrire le nombre d'originaux devant être émis, mais simplement de permettre l'émission de plusieurs originaux, si nécessaire, conformément à la pratique établie dans le transport maritime. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 25 ; [A/CN.9/1134](#), par. 74 ; [A/CN.9/1164](#), par. 45 à 47.

²⁹ En ce qui concerne le projet d'article 4, le Groupe de travail a décidé de supprimer la référence à la manière dont l'entrepreneur de transport devait recevoir notification du transfert du document de cargaison négociable, car l'imposition d'une telle obligation de notification compromettrait sa négociabilité ([A/CN.9/1127](#), par. 34). Il est également convenu de supprimer la disposition relative aux moyens utilisés pour signer ([A/CN.9/1127](#), par. 52 ; [A/CN.9/1164](#), par. 69).

³⁰ Ce paragraphe vise à énumérer les informations devant impérativement figurer sur un document de transport pour que celui-ci puisse être converti en document de cargaison négociable comme prévu au projet d'article 3-2. L'absence de l'une ou l'autre de ces informations est sans lien avec la validité d'un document de cargaison négociable telle qu'envisagée au projet d'article 5-1. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 27 à 30 ; [A/CN.9/1134](#), par. 76.

³¹ Règles de Rotterdam, art. 36-2 b). Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 31 et 32.

³² Règles de Rotterdam, art. 36-3 a). Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 33.

³³ RU CIM, art. 7-1 b) et Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer 2020 (SMGS), art. 15-1 1).

³⁴ Le secrétariat a supprimé le membre de phrase « telles qu'elles ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport » puisque cet alinéa se réfère aux indications fournies par l'expéditeur. Ce même membre de phrase a été ajouté à l'alinéa e), qui concerne l'état et le conditionnement apparents des marchandises, éléments qui ne seront pas fournis par l'expéditeur mais appréciés par l'entrepreneur de transport.

marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur^{35, 36} ;

e) L'état et le conditionnement apparents des marchandises telles qu'elles ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport, ou une déclaration indiquant que celui-ci n'a pas de moyens raisonnables d'inspecter les marchandises³⁷ ;

f) Le lieu et la date de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport³⁸ ;

g) Le lieu et la date d'émission du document de cargaison négociable et, s'il a été émis séparément, du document de transport³⁹ ;

h) Le lieu de livraison des marchandises⁴⁰ ;

i) Le nombre d'originaux du document de cargaison négociable, lorsque plusieurs originaux sont émis⁴¹ ; et

j) Une déclaration indiquant si le fret a été payé d'avance ou une indication précisant s'il est dû par le destinataire⁴².

³⁵ Règles de Rotterdam, art. 36-1 ; Convention de Montréal, art. 5 c) ; RU CIM, art. 7-1 ; SMGS, art. 15-1. En ce qui concerne les marchandises dangereuses, voir par exemple RU CIM, art. 7-1 h), et SMGS, art. 9 et annexe 2.

³⁶ On a rappelé au Groupe de travail que les exigences en la matière différaient d'une convention sur le transport à l'autre. Le terme « nature générale » des marchandises était considéré comme le dénominateur commun et pouvait donc être généralement accepté par les parties intervenant dans les différents modes de transport. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1134](#), par. 77 ; [A/CN.9/1164](#), par. 48 à 51.

³⁷ Règles de Rotterdam, art. 36-2 a) et 36-4. Le Groupe de travail a décidé de permettre aux entrepreneurs de transport n'ayant pas de moyens raisonnables de contrôler les marchandises d'insérer une déclaration à cet effet. Le secrétariat a ajouté la formule « telles qu'elles ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport », au motif que l'état des marchandises était susceptible de changer à un stade ultérieur. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1134](#), par. 77 ; [A/CN.9/1164](#), par. 52 à 55.

³⁸ Règles de Rotterdam, art. 36-2 c) et 36-3 c). Le Groupe de travail a décidé de supprimer la référence au chargement des marchandises, étant donné que la distinction entre le chargement et la prise en charge provenait des Incoterms de la CCI et qu'elle n'avait peut-être pas lieu d'être dans ce contexte. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 36 et 37.

³⁹ Cet alinéa a été révisé de manière à préciser que le lieu et la date d'émission du document de cargaison négociable devaient toujours être mentionnés. On a rappelé au Groupe de travail 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. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 38 ; [A/CN.9/1164](#), par. 56 et 57.

⁴⁰ RU CIM, art. 7-1 f), et SMGS, art. 15-1 5). Le membre de phrase « s'il est connu de l'entrepreneur de transport » a été supprimé : 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. Il a été noté 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. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 39 à 41 ; [A/CN.9/1164](#), par. 58.

⁴¹ Règles de Rotterdam, art. 36-2 d). Cet alinéa vise à assurer l'exhaustivité de la liste de contrôle figurant au projet d'article 4, dont l'objectif est différent de celui du projet d'article 3-6. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 43 à 45 ; [A/CN.9/1164](#), par. 59 et 60.

⁴² RU CIM, art. 7-1 o). Cet alinéa vise à tenir compte des différents cas de figure observés dans le commerce international, à savoir que le fret pouvait soit être payé à l'avance par l'expéditeur ou le destinataire, en fonction, par exemple, de l'Incoterm retenu, soit être dû au moment de la livraison ([A/CN.9/1127](#), par. 47).

2. Le document de cargaison négociable peut en outre indiquer :

a) La date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre l'expéditeur et l'entrepreneur de transport⁴³ ;

b) L'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordement prévus, s'ils sont connus au moment de l'émission du document de cargaison négociable⁴⁴ ;

c) La loi applicable au contrat de transport, notamment toute convention internationale dont il fait l'objet⁴⁵ ; et

d) Toutes autres indications que l'expéditeur et l'entrepreneur de transport seraient convenus de mentionner dans le document de cargaison négociable⁴⁶.

3. Un document de cargaison négociable qui est émis en tant que document distinct conformément au paragraphe 3 de l'article 3 reproduit les indications visées au paragraphe 1 ci-dessus, telles qu'elles figurent dans le document de transport⁴⁷.

*Article 5. Omissions dans le document de cargaison négociable*⁴⁸

1. L'absence d'une ou de plusieurs des indications visées au paragraphe 1 de l'article 4 n'entache pas en soi la nature juridique du document en tant que document de cargaison négociable, à condition toutefois qu'il réponde à la définition du document de cargaison négociable énoncée au paragraphe 4 de l'article 2⁴⁹.

2. Si le document de cargaison négociable comprend une date, mais n'en indique pas la signification, celle-ci est réputée être la date d'émission du document. Sauf indication contraire, un document de cargaison négociable émis en tant que document distinct conformément au paragraphe 3 de l'article 3 est réputé avoir été émis en même temps que le document de transport⁵⁰.

⁴³ Convention sur le transport multimodal, art. 8-1 h). Cet alinéa a été supprimé de la liste obligatoire au motif que la date ou le délai de livraison des marchandises était plus pertinent pour les questions de responsabilité du transporteur qui ne relèveraient pas du champ d'application de l'instrument (A/CN.9/1127, par. 42).

⁴⁴ Convention sur le transport multimodal, art. 8-1 m). Cet alinéa a été supprimé de la liste obligatoire au motif que l'entrepreneur de transport devait avoir la possibilité de décider de l'itinéraire et du mode de transport approprié (A/CN.9/1127, par. 48).

⁴⁵ Le Groupe de travail a décidé de maintenir la formulation actuelle, considérant 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 (A/CN.9/1127, par. 49 ; A/CN.9/1164, par. 61).

⁴⁶ Par exemple, les Règles de Rotterdam exigent que l'on indique, dans le document de transport, y compris négociable, le nom du navire, ainsi que les ports de chargement et de déchargement, s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport [voir art. 36-3 d)]. Le Groupe de travail est convenu de supprimer la référence à la loi du pays où le document de cargaison négociable avait été émis, au motif qu'elle était inutile et prêtait à confusion (A/CN.9/1164, par. 62 à 65).

⁴⁷ Cet alinéa prévoit que l'entrepreneur de transport prend sur lui le risque d'incohérence entre les documents. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1134, par. 75 ; A/CN.9/1164, par. 66 à 68.

⁴⁸ Le Groupe de travail est convenu de supprimer le paragraphe relatif à la responsabilité de l'entrepreneur de transport lorsqu'il avait l'intention de léser un tiers, au motif que cette question devait être traitée dans le cadre de la loi applicable (A/CN.9/1127, par. 65).

⁴⁹ Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg), art. 15-3. Le Groupe de travail est convenu de conserver le libellé actuel et d'indiquer dans la définition du paragraphe 4 du projet d'article 2 les conditions minimales auxquelles devait satisfaire un document de cargaison négociable. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 53 à 57 ; A/CN.9/1164, par. 70 à 74.

⁵⁰ Cette disposition vise à créer une règle par défaut pour les situations où la date du document de cargaison négociable n'est pas mentionnée sur le document lui-même, et non à remédier aux omissions du document de transport, lesquelles devraient être soumises aux règles applicables régissant le document de transport. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 58 à 61.

3. Si l'annotation visée au paragraphe 2 de l'article 3 n'indique pas la date à partir de laquelle le document de transport sert de document de cargaison négociable, le document de transport est réputé remplir cette fonction à compter de sa date d'émission⁵¹.

4. Si le document de cargaison négociable ne mentionne pas la date de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport, les marchandises sont réputées avoir été prises en charge par ce dernier à la date d'émission du document⁵².

5. Si le document de cargaison négociable n'indique pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où l'entrepreneur de transport les prend en charge, il est réputé avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur prise en charge par l'entrepreneur de transport, sauf s'il indique que l'entrepreneur de transport n'a pas de moyen raisonnable d'inspecter les marchandises⁵³.

Article 6. Force probante du document de cargaison négociable

1. L'entrepreneur de transport peut formuler des réserves au sujet de toute information visée au paragraphe 1, alinéa d), de l'article 4 telle qu'elle a été fournie par l'expéditeur et figure dans le document de cargaison négociable de manière à indiquer :

a) Qu'il ne répond pas de l'exactitude de ces informations parce qu'il sait effectivement ou a des motifs raisonnables de croire que ces informations sont fausses ou trompeuses ; ou

b) Qu'il n'a pas de moyens raisonnables de vérifier ces informations⁵⁴.

2. Sauf dans la mesure où les informations fournies par l'expéditeur ont fait l'objet d'une réserve, le document de cargaison négociable fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge, par l'entrepreneur de transport, des marchandises indiquées dans ledit document⁵⁵.

⁵¹ 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. Le Groupe de travail est convenu de conserver le paragraphe tel que libellé et de le réexaminer ultérieurement (A/CN.9/1164, par. 75 à 78). Il souhaitera peut-être noter que, dans sa version actuelle, le projet d'article 3-1 prévoit que le document de cargaison négociable est émis au moment où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport et non à un stade ultérieur.

⁵² Le Groupe de travail est convenu de conserver le libellé actuel (A/CN.9/1127, paras. 58 à 61 ; A/CN.9/1164, par. 79).

⁵³ Règles de Rotterdam, art. 39-3 ; Convention sur le transport multimodal, art. 9-2. Cette disposition, qui reflète la pratique suivie dans le transport maritime, est importante pour les opérations de lettres de crédit, car la plupart des connaissements ne contiennent aucune indication explicite sur l'état et le conditionnement apparents des marchandises, les banques exigeant généralement des connaissements sans réserves. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 62 et 63 ; A/CN.9/1164, par. 80.

⁵⁴ Règles de Rotterdam, art. 40 ; Convention sur le transport multimodal, art. 9-1. Le Groupe de travail est convenu de retenir l'option 1, car elle prévoit un régime autonome avec des règles explicites sur la manière dont les réserves peuvent être formulées par l'entrepreneur de transport lors de l'émission du document de cargaison négociable. Il est également convenu de remplacer la conjonction « et » par « ou » car, dans la pratique, les entrepreneurs de transport ne disposent pas toujours de moyens raisonnables de contrôler les marchandises, pour diverses raisons (A/CN.9/1164, par. 81). Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 67 et 68.

⁵⁵ Règles de Rotterdam, art. 41 a) ; Convention sur le transport multimodal, art. 10 a) ; voir également RU CIM, art. 12.

3. Lorsque le document de cargaison négociable a été transféré à un tiers qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises qui y était donnée, la preuve contraire par l'entrepreneur de transport en ce qui concerne l'une quelconque des données du document de cargaison négociable n'est pas admise à l'encontre de ce tiers⁵⁶.

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

1. Une personne qui devient le porteur d'un document de cargaison négociable conformément à l'article 11 acquiert, de ce fait, tous les droits découlant du contrat de transport, comme si elle avait été partie à ce contrat, notamment :

- a) Le droit d'exiger la livraison des marchandises à destination ;
- b) Le droit de disposition ; et
- c) Le droit de déposer une demande contre l'entrepreneur de transport⁵⁷.

2. Toute titularité des droits visés au paragraphe 1 ci-dessus qui est conférée à l'expéditeur ou au destinataire, selon le cas, s'éteint lors de l'émission d'un document de cargaison négociable⁵⁸.

3. L'émission et la remise du document de cargaison négociable au porteur ont le même effet, aux fins de l'acquisition de droits sur les marchandises, que la remise physique des marchandises, à condition que l'entrepreneur de transport soit en leur possession⁵⁹.

4. Les droits et les effets établis aux paragraphes 1 et 3 ci-dessus existent après l'émission du document de cargaison négociable et s'éteignent, à l'exception de celui visé au paragraphe 1 c), lors de la remise du document de cargaison négociable⁶⁰.

⁵⁶ Règles de Rotterdam, art. 41 b) et c) ; Convention sur le transport multimodal, art. 10 b) ; et Loi sur le transport multimodal de Singapour, art. 11-2. Le Groupe de travail est convenu de supprimer 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. Cette disposition a été modifiée 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. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 69 et 70 ; [A/CN.9/1164](#), par. 83 à 87.

⁵⁷ La disposition a été révisée de manière à faire référence au « droit de disposition » ; en effet, ce terme est souvent utilisé dans les conventions de transport, et le terme « droit de contrôle » peut être confondu avec la notion de contrôle exclusif dans le contexte électronique. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 71 à 75 ; [A/CN.9/1164](#), par. 88 à 92.

⁵⁸ Cette disposition a été insérée pour rendre compte du fait que le porteur d'un document de cargaison négociable devrait avoir le droit de contrôle sur les marchandises en transit et que, par conséquent, tout droit préexistant sur les marchandises cesserait d'exister. Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1164](#), par. 91.

⁵⁹ Projet de dispositions pour la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire (ECE/TRANS/SC.2/2023/2/Rev.1), art. 38 ; Convention de Budapest, art. 13-3. Dans le membre de phrase « aux fins de l'acquisition de droits sur les marchandises », le secrétariat a supprimé les mots « et de la cession », de manière à rapprocher le texte de celui des dispositions citées. Le Groupe de travail souhaitera peut-être se demander si la formulation actuelle est suffisante pour que le document de cargaison négociable puisse fonctionner en tant que titre représentatif de la marchandise dans tous les pays et s'il convient d'employer expressément le terme « titre représentatif des marchandises » (voir, par exemple, dans le même ordre d'idée, « titre de valeur » à l'article 13-1 de la Convention de Budapest). Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 75 ; [A/CN.9/1164](#), par. 93.

⁶⁰ Règles de Rotterdam, art. 50-2. Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter qu'à sa quarante et unième session, la crainte avait été exprimée que le lien établi entre les droits du porteur du document de cargaison négociable et la remise dudit document pose problème lorsque le document en question, par exemple un connaissement maritime, n'avait pas encore été transmis à destination à l'arrivée des marchandises ([A/CN.9/1127](#), par. 77). Pour les délibérations antérieures, voir [A/CN.9/1127](#), par. 76 et 77 ; [A/CN.9/1164](#), par. 94.

5. Afin d'exercer les droits énumérés au paragraphe 1 ci-dessus, le porteur présente le document de cargaison négociable à l'entrepreneur de transport et s'identifie [dûment] [si ledit document a été établi à l'ordre d'une personne nommément désignée]⁶¹. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit mentionné à l'alinéa b) du paragraphe 1 ne peut être exercé⁶².

6. [Les demandes, déclarations, instructions, ordres, réserves ou autres communications concernant le transfert d'un document de cargaison négociable ou la livraison des marchandises mentionnées dans ledit document peuvent être établis par communication électronique [par la voie de communication désignée]]⁶³.

*Article 8. Voie de communication*⁶⁴

Si l'entrepreneur de transport a besoin d'informations, d'instructions ou de documents concernant les marchandises pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, il les demande au porteur du document de cargaison négociable. S'il n'est pas en mesure d'obtenir ces instructions dans un délai raisonnable, il procède conformément au contrat de transport⁶⁵.

⁶¹ Règles de Rotterdam, art. 51-3 c). Le Groupe de travail souhaitera peut-être déterminer si ce paragraphe doit être adapté au contexte électronique (A/CN.9/1127, par. 78). À sa quarante-troisième session, 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 (A/CN.9/1164, par. 95). Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter qu'en vertu de l'article 47-1 a) i) des Règles de Rotterdam, l'obligation de s'identifier dûment lorsqu'il réclame la livraison des marchandises ne s'applique pas au porteur d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur tel que visé à l'article 1-10 a) ii). Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 76 et 77.

⁶² Règles de Rotterdam, art. 51-3 c). Cette disposition a été révisée de manière à préciser que tous les originaux devaient être produits pour l'exercice du droit de disposition mentionné au paragraphe 1 (A/CN.9/1164, par. 93). Le secrétariat n'a pas inclus de référence au paragraphe 3 parce que l'exercice des droits réels (tels que le droit de gager les marchandises) devait être conforme à la procédure prévue par les lois nationales pertinentes (telles que les lois sur les sûretés), et non au présent instrument sur les documents de cargaison négociables.

⁶³ Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (Protocole e-CMR), art. 2-1. Le Groupe de travail voudra peut-être se rappeler qu'un certain soutien avait été exprimé à sa quarante et unième session en faveur de la suppression de ce paragraphe au motif que le mode de communication serait soumis à l'autonomie des parties et à la législation interne applicable. On a fait remarquer que l'objectif de ce paragraphe n'était pas clair et qu'il pourrait être interprété comme ne permettant pas de recourir aux communications électroniques dans les cas de figure qui n'étaient pas mentionnés expressément dans ce paragraphe. Par ailleurs, on s'est inquiété de ce que le projet de paragraphe pourrait être mal interprété et laisser entendre que les communications électroniques pourraient suffire dans tous les cas où le porteur exerçait le droit que lui conférait le document de cargaison négociable, indépendamment des mécanismes spécifiques d'exercice du droit de disposition prévus par les conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises (par exemple, insertion d'instructions dans le document de transport lui-même). Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 79 ; A/CN.9/1164, par. 96 et 97.

⁶⁴ Règles de Rotterdam, art. 55. Cette disposition a été ajoutée après que le Groupe de travail a décidé de supprimer la référence à la manière dont l'entrepreneur de transport devait être informé du transfert du document de cargaison négociable dans le projet d'article 4, relatif au contenu du document de cargaison négociable (A/CN.9/1127, par. 35).

⁶⁵ Il est fait référence au contrat de transport pour éviter d'éventuels conflits avec les régimes existants. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 87 à 89.

Article 9. Responsabilité du porteur

1. Le porteur d'un document de cargaison négociable qui n'a pas la qualité d'expéditeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat [et de la présente Convention] en cette seule qualité de porteur du document⁶⁶.
2. Un porteur qui n'a pas la qualité d'expéditeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le document de cargaison négociable ou peuvent en être inférées⁶⁷.

Article 10. Livraison des marchandises

1. La livraison des marchandises ne peut être exigée de l'entrepreneur de transport que contre remise du document de cargaison négociable dûment endossé si cela est nécessaire [et à condition que le porteur s'identifie [dûment] [si le document de cargaison négociable a été établi à l'ordre d'une personne nommément désignée]]⁶⁸.
2. Si plusieurs originaux du document de cargaison négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet⁶⁹.
3. À la demande de l'entrepreneur de transport, le porteur accuse réception des marchandises livrées par celui-ci. L'entrepreneur de transport peut refuser de livrer les marchandises si le porteur refuse d'en accuser réception⁷⁰.
4. [La loi applicable au contrat de transport régit les autres aspects de la livraison des marchandises au porteur.]⁷¹

Article 11. Transfert des droits découlant d'un document de cargaison négociable⁷²

1. Le porteur peut transférer les droits incorporés dans le document de cargaison négociable à une autre personne :
 - a) En remettant le document de cargaison négociable dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre⁷³ ; ou

⁶⁶ Règles de Rotterdam, art. 58-1. Cette disposition a été ajoutée à la demande du Groupe de travail (A/CN.9/1127, par. 90).

⁶⁷ Règles de Rotterdam, art. 58-2. Le secrétariat a ajouté cette disposition en réponse à la préoccupation suscitée par le fait que le projet d'instrument ne prévoyait pas qui prenait en charge les frais engagés par l'entrepreneur de transport pour exécuter les instructions données par le porteur du document de cargaison négociable (A/CN.9/1164, par. 98).

⁶⁸ Le Groupe de travail est convenu de supprimer la référence à la remise du document de transport, étant donné que le document de cargaison négociable devrait être le seul document requis pour la prise de livraison des marchandises afin d'en garantir la négociabilité. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 91 à 93.

⁶⁹ Règles de Rotterdam, art. 47-1 c). Cette disposition s'inspire de la pratique du secteur maritime qui consiste à émettre les connaissements en trois originaux et à exiger qu'un seul original soit présenté lors de la demande de livraison des marchandises (A/CN.9/1134, par. 15).

⁷⁰ Règles de Rotterdam, art. 44. Le Groupe de travail est convenu de supprimer les mots « de la manière qui est habituelle au lieu de livraison » étant donné que le document de cargaison négociable constituait un nouvel instrument et qu'il n'y aurait donc pas de pratique usuelle établie (A/CN.9/1134, par. 16).

⁷¹ Le Groupe de travail est convenu de placer ce paragraphe entre crochets compte tenu des paragraphes 2 et 3 du projet d'article premier (A/CN.9/1134, par. 17).

⁷² Le Groupe de travail souhaitera peut-être déterminer quels documents les autorités douanières et autres autorités des pays concernés seraient censées examiner (c'est-à-dire le document de transport, le document de cargaison négociable ou les deux) et dans quelle mesure elles seraient censées prendre acte du transfert de droits sur les marchandises en vertu d'un document de cargaison négociable (A/CN.9/1127, par. 85).

⁷³ Règles de Rotterdam, art. 57-1 a).

b) En remettant le document de cargaison négociable sans endossement, s'il s'agit : i) d'un document établi à l'ordre d'une personne nommément désignée qui est remis par l'expéditeur nommé dans le document de cargaison négociable au destinataire désigné ; ou ii) d'un document établi au porteur ou endossé en blanc⁷⁴.

2. Si plusieurs originaux d'un document de cargaison négociable ont été émis, tous les originaux sont remis à la personne pour que les droits découlant du document soient transférés⁷⁵.

3. Si un document de cargaison négociable a été émis sous la forme d'un document distinct en plus du document de transport, le document de transport est remis à la personne en même temps que le document de cargaison négociable pour que les droits découlant de ce dernier document soient transférés⁷⁶.

CHAPITRE 3. DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES DE CARGAISON NÉGOCIABLES⁷⁷

Article 12. Reconnaissance juridique d'un document électronique de cargaison négociable⁷⁸

Un document électronique de cargaison négociable a les mêmes effets juridiques qu'un document de cargaison négociable sous forme papier et n'est pas privé d'effets juridiques au seul motif qu'il se présente sous une forme électronique⁷⁹.

Article 13. Conditions d'utilisation d'un document électronique de cargaison négociable

1. Un document de cargaison négociable peut être émis sous forme électronique, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement de l'entrepreneur de transport et de l'expéditeur⁸⁰.

2. Le document électronique de cargaison négociable est signé par l'entrepreneur de transport ou une personne agissant en son nom au moyen d'une signature électronique fiable garantissant son lien avec ce document électronique⁸¹. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique :

- a) Est liée uniquement au signataire ;
- b) Permet d'identifier le signataire ;
- c) A été créée par des moyens dont le signataire peut garder le contrôle exclusif ; et

⁷⁴ Règles de Rotterdam, art. 57-1 b). À l'alinéa b), la référence au « premier porteur » a été remplacée par une référence à l'« expéditeur » (A/CN.9/1127, par. 84). Il a été noté que, dans la pratique, lorsque le transport des marchandises était organisé par l'acheteur (par exemple, selon les Incoterms du groupe F), le vendeur conservait généralement le document de transport en attendant le paiement et le remettait ensuite à l'acheteur sans l'endosser. Pour les délibérations antérieures, voir A/CN.9/1127, par. 80 à 85.

⁷⁵ La disposition a été révisée de manière à lier le transfert des droits du porteur à la remise physique du document de cargaison négociable (A/CN.9/1127, par. 86).

⁷⁶ Le secrétariat a ajouté cette disposition en réponse à l'inquiétude suscitée par le fait que le projet d'instrument n'exigeait pas qu'un document de cargaison négociable émis séparément circule avec le document de transport (A/CN.9/1164, par. 82 et 89).

⁷⁷ Le secrétariat a restructuré le projet d'instrument et placé toutes les dispositions relatives aux documents électroniques de cargaison négociables dans un chapitre distinct.

⁷⁸ Le secrétariat a scindé en deux articles distincts le paragraphe 1 du projet d'article 5 de l'avant-projet qui figurait en annexe au document de travail A/CN.9/WG.VI/WP.98, afin de répondre aux préoccupations exprimées à la quarante-deuxième session du Groupe de travail (A/CN.9/1134, par. 21).

⁷⁹ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 7-1.

⁸⁰ Règles de Rotterdam, art. 8 a).

⁸¹ Protocole e-CMR, art. 3-1.

d) Est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable⁸².

3. Le document électronique de cargaison négociable peut aussi être signé par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où il a été émis⁸³.

4. Lorsque la présente Convention exige ou permet l'émission et le transfert d'un document de cargaison négociable⁸⁴, cette exigence est satisfaite dans le cas d'un document électronique de cargaison si :

a) Le document électronique de cargaison contient toutes les informations requises au paragraphe 1 de l'article 4⁸⁵ sous une forme accessible de manière à pouvoir être consultées ultérieurement⁸⁶ ;

b) Le document électronique de cargaison indique le moyen pouvant être utilisé pour confirmer que la livraison des marchandises au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu de l'article 10 ou du paragraphe 4 de l'article 17, le document électronique de cargaison négociable, s'il existe, a cessé de produire des effets ou d'être valable⁸⁷ ;

c) Si une méthode fiable est utilisée pour :

i) Identifier ce document électronique comme le document électronique de cargaison négociable⁸⁸ ;

ii) Faire en sorte que ce document électronique puisse faire l'objet d'un contrôle exclusif depuis sa création jusqu'au moment où il cesse de produire des effets ou d'être valable⁸⁹ ;

iii) Permettre d'identifier le porteur et de transférer le contrôle exclusif de ce document électronique à un autre porteur⁹⁰ [y compris par endossement ou au porteur] ;

iv) Confirmer que la livraison des marchandises au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu de l'article 10 ou du paragraphe 4 de l'article 17, ce document électronique a cessé de produire des effets ou d'être valable⁹¹ ; et

v) Préserver l'intégrité de ce document électronique⁹².

⁸² Protocole e-CMR, art. 3-1.

⁸³ Protocole e-CMR, art. 3-2.

⁸⁴ Ce libellé, repris de la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, renvoie à la règle de l'équivalence fonctionnelle ([A/CN.9/1134](#), par. 20).

⁸⁵ Le Groupe de travail souhaitera peut-être se demander si l'inscription d'une date sur le document électronique de cargaison négociable [comme l'exige l'article 4-1 g)] ne risque pas de prêter à confusion, car la date d'émission de documents électroniques est généralement générée automatiquement par le système ([A/CN.9/1127](#), par. 38).

⁸⁶ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 8 et 10-1 a) ; Protocole e-CMR, art. 4-1 ; Règles de Rotterdam, art. 8 a).

⁸⁷ Le secrétariat a déplacé ce paragraphe car il ne concerne que les documents électroniques de cargaison négociables et non les documents papier de cargaison négociables. Ce paragraphe était auparavant inclus dans le paragraphe 3 de l'article 4 de l'avant-projet qui figurait en annexe au document de travail [A/CN.9/WG.VI/WP.98](#).

⁸⁸ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-1 b) i).

⁸⁹ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-1 b) ii) et 11-1 a) ; Règles de Rotterdam, art. 1-21 et 1-22.

⁹⁰ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 11-1 a) ; voir Protocole e-CMR, art. 5-1 c) (« La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire. »).

⁹¹ Règles de Rotterdam, art. 9-1 d) ; Protocole e-CMR, art. 5-1 d). Pendant les consultations tenues par le secrétariat, il a été noté que le document électronique de cargaison négociable pourrait conserver une certaine valeur probante après le transfert, même s'il cessait d'exercer sa fonction première.

⁹² Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-1 b) iii) ; Protocole e-CMR, art. 5-1 b) ; Règles de Rotterdam, art. 9-1 b).

5. L'intégrité du document électronique de cargaison négociable s'apprécie en déterminant si l'information figurant dans ce document, y compris toute modification autorisée susceptible d'intervenir depuis sa création jusqu'au moment où il cesse de produire des effets ou d'être valable, est restée complète et inchangée, exception faite de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, du stockage et de l'affichage⁹³.

*Article 14. Critères de fiabilité des documents électroniques
de cargaison négociables*

Pour déterminer la fiabilité de la méthode utilisée aux fins de la présente Convention, toutes les circonstances pertinentes sont prises en considération, notamment⁹⁴ :

- a) La conformité des règles, politiques et pratiques de fonctionnement utilisées par la méthode aux normes et procédures internationalement reconnues qui sont applicables ;
- b) Tout niveau pertinent de fiabilité de la méthode utilisée ;
- c) Toute norme sectorielle applicable ;
- d) La sûreté du matériel et des logiciels ;
- e) Les ressources financières et humaines, y compris l'existence d'avoirs ;
- f) La régularité et l'étendue des audits réalisés par un organisme indépendant ; et
- g) L'existence d'une déclaration faite par un organisme de contrôle, un organisme d'accréditation ou un programme volontaire concernant la fiabilité de la méthode⁹⁵.

*Article 15. Transfert des droits découlant d'un document électronique
de cargaison négociable*

En cas d'émission d'un document électronique de cargaison négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une personne nommément désignée, en transférant le contrôle exclusif du document⁹⁶.

Article 16. Endossement⁹⁷

Lorsque la présente Convention exige ou permet l'endossement d'un document papier de cargaison négociable, cette exigence est satisfaite, dans le cas d'un document électronique de cargaison négociable, si les informations nécessaires à l'endossement y sont insérées.

⁹³ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-2 ; Protocole e-CMR, art. 4-2.

⁹⁴ Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer s'il faudrait modifier plus avant le chapeau de cet article pour faire expressément référence aux situations précises dans lesquelles des méthodes fiables doivent être employées, notamment pour l'identification du porteur et l'exercice du contrôle exclusif.

⁹⁵ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 12 ; Loi type de la CNUDCI sur l'utilisation et la reconnaissance internationale de la gestion de l'identité et des services de confiance, art. 10.

⁹⁶ Règles de Rotterdam, art. 57-2.

⁹⁷ Le Groupe de travail est convenu que le chapitre III, sur les documents électroniques de cargaison négociables, devrait prévoir une règle d'équivalence fonctionnelle pour l'endossement (A/CN.9/1134, par. 34 à 37).

Article 17. Remplacement d'un document papier de cargaison négociable par un document électronique de cargaison négociable et inversement^{98, 99}

1. Si un document papier de cargaison négociable a été émis et que l'entrepreneur de transport et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de cargaison négociable :

a) Le porteur restitue le document papier de cargaison négociable, ou tous les documents s'il a été émis plusieurs originaux, à l'entrepreneur de transport ;

b) L'entrepreneur de transport émet en faveur du porteur un document électronique de cargaison négociable qui reproduit [toutes] les informations figurant dans le document papier, conformément au paragraphe 1 de l'article 4¹⁰⁰, et mentionne qu'il se substitue au document papier ; et

c) Une méthode fiable est utilisée pour que le changement de support prenne effet¹⁰¹.

2. [Si un document électronique de cargaison négociable a été émis et que l'entrepreneur de transport et le porteur conviennent de lui substituer un document papier de cargaison négociable]/[Lorsqu'un document électronique de cargaison négociable a été émis, le porteur peut demander à l'entrepreneur de transport de remplacer ce document électronique par un document papier de cargaison négociable]¹⁰² :

a) L'entrepreneur de transport émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique de cargaison négociable, un document papier de cargaison négociable qui reproduit les informations figurant dans le document électronique, conformément au paragraphe 1 de l'article 4, et mentionne qu'il se substitue à ce dernier ; et

b) Une méthode fiable est utilisée pour que le changement de support prenne effet¹⁰³.

⁹⁸ Règles de Rotterdam, art. 10 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17 et 18. Le Groupe de travail voudra peut-être prendre note de la pratique existante concernant l'utilisation de documents de transport émis en plusieurs exemplaires, dont chacun remplit une fonction particulière, et examiner si la même pratique pourrait être suivie pour les documents électroniques de cargaison négociables.

⁹⁹ Pendant les consultations menées par le secrétariat, il a été proposé d'introduire des dispositions traitant du transfert d'un document électronique de cargaison négociable d'un système à un autre utilisant une technologie différente, compte tenu du fait que des technologies différentes pouvaient être utilisées par différents systèmes.

¹⁰⁰ Lors des consultations menées par le secrétariat, certains experts ont mentionné qu'il était nécessaire d'ajouter une disposition exigeant expressément que toutes les informations contenues dans le document papier (voir art. 4) soient reproduites fidèlement dans le document électronique et inversement en cas de changement de support. Ce point de vue a été appuyé car une telle exigence serait attrayante pour le secteur bancaire, surtout si l'on considère qu'il est difficile pour les banques de vérifier et de garantir l'exhaustivité et l'exactitude des informations. Toutefois, de l'avis d'autres experts, il n'était pas nécessaire de « reproduire exactement » le contenu du document papier ou électronique d'origine dans le document papier ou électronique qui se substituait à lui, mais il était essentiel de préserver les informations minimales visées à l'article 4. Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer l'approche qui serait la plus appropriée.

¹⁰¹ Règles de Rotterdam, art. 10-1 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-1 et 17-2.

¹⁰² Le Groupe de travail voudra peut-être aussi noter que la pratique commerciale actuelle exigerait dans certaines circonstances l'utilisation d'un document papier et se demander s'il serait préférable de prévoir que le porteur d'un document électronique de cargaison négociable est en droit d'exiger un changement de support plutôt que de chercher un accord avec l'entrepreneur de transport.

¹⁰³ Règles de Rotterdam, art. 10-2 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-1 et 18-2.

3. Une fois le document électronique de cargaison négociable émis conformément au paragraphe 1, le document papier est rendu inopérant et cesse de produire des effets ou d'être valable¹⁰⁴.
 4. Une fois le document papier de cargaison négociable émis conformément au paragraphe 2, le document électronique est rendu inopérant et cesse de produire des effets ou d'être valable¹⁰⁵.
 5. Le changement de support visé aux paragraphes 1 et 2 n'a pas d'incidence sur les droits et obligations des parties¹⁰⁶.
-

¹⁰⁴ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-3.

¹⁰⁵ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-3.

¹⁰⁶ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-4 et 18-4.