



Assemblée générale

Distr. limitée
12 septembre 2022
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international
Groupe de travail VI (Documents de transport
multimodal négociables)
Quarante et unième session
Vienne, 28 novembre-2 décembre 2022**

Documents de transport multimodal négociables

Note du Secrétariat

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	2
II. Questions soumises à l'examen du Groupe de travail	2
A. Forme du nouvel instrument	2
B. Champ d'application matériel (« approche duale » et « approche neutre quant au mode de transport utilisé »)	3
C. Relation avec le contrat de transport	5
D. Relation avec les documents de transport	6
E. Documents à ordre et au porteur	7
F. Documents de cargaison électroniques	7
G. Autres questions à examiner	8
III. Conclusions et organisation des travaux futurs	9
Annexe	
Avant-projet de dispositions pour un nouvel instrument	10



I. Introduction

1. À sa cinquante-cinquième session (New York, 27 juin-15 juillet 2022), la Commission a examiné une note du Secrétariat résumant les travaux préparatoires menés dans le domaine des documents de transport multimodal négociables comme elle le lui avait demandé (A/CN.9/1101). À l'issue de la discussion, elle est convenue de confier le sujet au Groupe de travail VI et a prié le secrétariat d'établir un avant-projet de texte reflétant les conclusions des consultations d'experts qu'il avait menées depuis sa cinquante-quatrième session et de lui faire rapport, à sa cinquante-sixième session, en 2023, sur les nouveaux progrès réalisés par le Groupe de travail¹.
2. On trouvera en annexe au présent document un avant-projet annoté de dispositions pour un instrument sur les documents de transport multimodal négociables, que le Groupe de travail pourrait examiner. Les paragraphes suivants exposent certaines questions centrales que le Groupe de travail est invité à examiner dans ce contexte.

II. Questions soumises à l'examen du Groupe de travail

3. Dans le cadre des délibérations tenues par la Commission à sa cinquante-cinquième session, on a noté que le groupe de travail qui serait chargé de mener ces travaux devrait examiner diverses questions de politique générale et, pour cette raison, la Commission est convenue qu'il n'était pas souhaitable, au stade actuel, de limiter le mandat de ce groupe de travail ou de fournir des instructions détaillées sur l'approche qu'il devrait adopter². Le Groupe de travail dispose donc d'un large mandat et d'une liberté considérable pour déterminer la portée et la forme de ses travaux et la manière d'aborder les questions qui devraient être traitées dans un nouvel instrument sur les documents de transport multimodal négociables.
4. L'avant-projet annoté de dispositions figurant en annexe à la présente note a été élaboré par le secrétariat, comme le lui a demandé la Commission, pour guider les délibérations du Groupe de travail. Ces projets de dispositions s'inspirent largement des dispositions pertinentes des instruments internationaux existants dans le domaine du transport international de marchandises et tiennent compte des conclusions des consultations d'experts menées par le secrétariat depuis la cinquante-troisième session de la Commission, lors de laquelle ce sujet a été inscrit au programme de travail de la CNUDCI. Les paragraphes suivants contiennent des informations générales sur l'élaboration de ces dispositions qui sont issues des consultations d'experts, et abordent certaines questions que le Groupe de travail voudra peut-être examiner lors de ses délibérations.

A. Forme du nouvel instrument

5. Le principal objectif du nouvel instrument est de prévoir clairement qu'un document émis par accord entre les parties à un contrat de transport international de marchandises (également appelé contrat de transport) peut servir de titre représentatif de la marchandise, indépendamment des modes de transport effectivement utilisés pour l'acheminement. Actuellement, seul le connaissement maritime peut être utilisé comme titre représentatif de la marchandise, ce qui n'est pas le cas de la lettre de transport aérien, ni des lettres de voiture routières et ferroviaires. La situation particulière du connaissement maritime est le fait d'une longue évolution et sa fonction de titre représentatif, qui découle de la *lex mercatoria*, est reconnue comme une règle de droit par la jurisprudence ou la législation. Si l'effet produit par le transfert d'un connaissement comme moyen de transmission de la propriété des

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

² Ibid., par. 201.

marchandises n'est pas uniformément reconnu par la législation dans tous les pays, il ne fait aucun doute qu'un simple accord entre les parties ne suffirait pas à attribuer cette fonction à un document de transport. Par conséquent, tous les experts consultés par le secrétariat ont estimé qu'une législation serait nécessaire afin d'élargir la fonction de négociabilité du connaissance maritime aux documents émis dans le cadre du transport de marchandises acheminées par d'autres modes de transport.

6. L'avant-projet de dispositions a donc été élaboré comme un texte législatif destiné à être adopté par les États, et non sous la forme de clauses contractuelles ou d'un texte d'orientation. En outre, et sans préjudice d'une décision finale de la Commission quant à la forme du nouvel instrument, l'avant-projet de dispositions a été structuré sous la forme d'une convention internationale, étant donné que les instruments relatifs au transport international de marchandises ont généralement été négociés et adoptés sous la forme de conventions internationales afin d'assurer le degré d'uniformité le plus élevé. Le secrétariat pourrait formuler des options rédactionnelles en vue de l'élaboration d'une loi type, afin d'aider le Groupe de travail à imaginer à quoi pourrait ressembler un tel texte, si ce dernier le souhaite.

7. Conformément à cette approche, l'avant-projet de dispositions utilise autant que possible la terminologie des conventions internationales existantes dans le domaine du transport. Il s'agit notamment de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 (la « Convention sur le transport multimodal »)³ ; la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 (les « Règles de Rotterdam »)⁴ ; la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires de 1980 (la « COTIF »)⁵ et les Règles uniformes COTIF/CIM concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (les « RU CIM de 1999 »)⁶ ; l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (l'« Accord SMGS ») 2020⁷ ; la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (la « CMR »)⁸ et son protocole additionnel concernant la lettre de voiture électronique 2008 (le « Protocole e-CMR »)⁹ ; et la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (la « Convention de Montréal »)¹⁰.

B. Champ d'application matériel (« approche duale » et « approche neutre quant au mode de transport utilisé »)

8. La proposition initiale examinée par la Commission à sa cinquante-deuxième session (Vienne, 8-19 juillet 2019) était favorable à la création d'un « connaissance pour un ou plusieurs modes de transport, notamment par voie ferroviaire, routière ou aérienne, le but étant d'utiliser un document unique, qui servirait à la fois à contrôler le chargement et à prendre livraison des marchandises. Il serait donné à ce nouveau document de transport la nature de titre représentatif, ce qui lui permettrait de remplir des fonctions de règlement financier »¹¹. En plus de traiter de la fonction de titre représentatif du document, le futur instrument devrait prévoir de nouvelles règles sur des questions telles que les qualifications de l'émetteur, les conditions d'émission, et

³ Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 20 décembre 1978 (A/RES/33/160). Voir également https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_fr.pdf.

⁴ Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 11 décembre 2008 (A/RES/63/122).

⁵ Voir https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-1980-f.pdf.

⁶ Voir http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/rpex99-ru-cim-f.pdf.

⁷ Pour le texte anglais, voir : <https://en.osjd.org/en/8906/page/106077?id=2099>.

⁸ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, n° 5742.

⁹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2762, A-5742.

¹⁰ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2242, n° 39917.

¹¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-quatorzième session, Supplément n° 17 (A/74/17)*, par. 216.

l'objet, le format et la validité de l'émission¹². Lorsque, à sa cinquante-cinquième session, la Commission a confié le sujet au Groupe de travail, elle a noté que ses débats « devraient éviter toute interférence avec les régimes de responsabilité existants applicables au transport international de marchandises »¹³.

9. Le secrétariat s'est appuyé sur ces deux éléments (à savoir mettre l'accent sur la fonction de titre représentatif et éviter toute interférence avec les régimes internationaux existants en matière de responsabilité du transporteur) pour déterminer le champ d'application matériel de l'avant-projet de dispositions, dans lequel une approche dite « duale » a été adoptée. Le document visé dans le nouvel instrument ne remplacerait aucun des documents de transport qu'un transporteur effectif peut être tenu d'émettre en vertu du droit (national ou international) régissant un segment spécifique du transport international en question. De même, le nouvel instrument coexisterait avec toute convention internationale régissant le ou les contrats négociés par les parties pour tout ou partie du transport en question et n'en affecterait pas le fond, en particulier en ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou pour le retard dans leur livraison.

10. Il convient de noter qu'un tel système « dual » pour les documents relatifs aux marchandises n'est pas nouveau, puisqu'il est utilisé dans la pratique dans le transport multimodal international de marchandises. Une approche similaire a notamment été adoptée pour le connaissement de transport multimodal élaboré par l'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) (ci-après « le connaissement multimodal FIATA »). Les transitaires sont généralement des agents chargés d'expédier les marchandises au nom de l'expéditeur, mais ils peuvent également agir en tant qu'entrepreneur principal en organisant le transport en leur propre nom. Ils regroupent souvent les marchandises de plusieurs expéditeurs en un seul chargement. Dans ce cas, ils assument la fonction de transporteur contractuel : ils reçoivent le paiement du fret de la part de l'expéditeur et sous-traitent le transport à des transporteurs substitués. Un connaissement multimodal FIATA émis par le transitaire peut donc coexister avec des documents de transport tels que des connaissements maritimes ou des lettres de voiture ferroviaires ou routières émis par les transporteurs substitués pour couvrir des segments spécifiques du transport multimodal. Dans les régions où les négociants exigent des lettres de crédit ou d'autres moyens de financement du commerce, la demande en faveur de documents de transport négociables pour appuyer les demandes de crédit est forte, et les connaissements multimodaux FIATA sont souvent émis également dans le contexte du transport routier ou ferroviaire pour compléter les lettres de voiture ferroviaires ou routières non négociables.

11. Compte tenu de ce qui précède et aux fins du nouvel instrument, l'approche « duale » signifierait que le champ d'application matériel et la portée des dispositions du nouvel instrument pourraient être limités au strict nécessaire pour que le document envisagé fonctionne comme un titre représentatif autonome, sans interférer avec les régimes de responsabilité existants applicables au transport international de marchandises. Par conséquent, l'avant-projet de dispositions figurant en annexe porte principalement sur les points suivants : a) la définition de la nature du document envisagé ; b) les exigences minimales concernant les renseignements devant figurer dans le document et le mode d'émission (copie papier ou format électronique) ; c) la valeur probante du document papier et son remplacement (par exemple, par un document électronique et vice versa) ; d) la procédure à suivre pour le transfert du document et les effets produits par un transfert ; e) le droit du porteur de contrôler les marchandises (c'est-à-dire le droit de donner des instructions concernant les marchandises ou de les modifier), de demander la livraison des marchandises sur présentation du document papier ou électronique et de transférer la propriété des marchandises en transférant le document papier ou le contrôle du document électronique.

¹² Ibid.

¹³ Ibid., *soixante-dix-septième session, Supplément n° 17 (A/77/17)*, par. 201.

12. Lors des consultations menées par le secrétariat, il a été estimé que le nouvel instrument pourrait couvrir tous les modes de transport utilisés pour le transport unimodal et multimodal de marchandises, avec ou sans segment maritime. Par conséquent, bien qu'il s'agisse d'un instrument sur les documents de transport « multimodal » négociables, le nouvel instrument entend suivre une approche « neutre quant au mode de transport utilisé » afin d'inclure dans son champ d'application aussi bien le transport unimodal que le transport multimodal.

C. Relation avec le contrat de transport

13. Conformément à l'approche limitée décrite ci-dessus, l'avant-projet de dispositions ne traite pas des droits et obligations des parties au contrat de transport, en particulier de la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou pour le retard dans leur livraison. Si l'étendue de cette responsabilité est une considération pratique importante pour le porteur d'un document de transport négociable, il est ressorti des consultations menées par le secrétariat que, d'un point de vue juridique, il était possible de traiter l'aspect de la négociabilité des documents de transport séparément du régime de responsabilité applicable¹⁴.

14. Les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal¹⁵ montrent qu'il est en partie possible de traiter ces questions séparément. En effet, si la règle 6-1 prévoit une limitation uniforme de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, la règle 6-4 fait référence à la limite de responsabilité prévue par une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative lorsqu'il est établi que la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal, pour lequel ladite convention internationale applicable ou ladite loi nationale impérative aurait fixé une autre limite de responsabilité si un contrat de transport distinct avait été conclu pour ledit tronçon du transport. L'avant-projet de dispositions va un peu plus loin et fait référence en toutes circonstances au régime de responsabilité applicable à tout ou partie du transport en vertu de la loi applicable. En outre, les experts consultés par le secrétariat se sont déclarés largement favorables à ce que le nouvel instrument prévoie expressément que, sauf disposition contraire expresse, ses dispositions n'interfèrent pas avec les opérations de transport et les droits et obligations du transporteur, de l'expéditeur et du destinataire en vertu du contrat de transport et du droit applicable.

15. Un autre exemple que l'on pourrait citer est le connaissance de charte-partie, qui est émis pour offrir à l'affrèteur la possibilité de générer un document transférable et négociable sur la base de l'accord de transport sous-jacent. Le connaissance de charte-partie offre à l'affrèteur et à ses partenaires contractuels dans le cadre d'un contrat de vente un titre représentatif assurant la négociabilité des marchandises en transit et un instrument faisant référence aux conditions de transport prévues dans la charte-partie.

16. Le seul point de contact direct entre le régime envisagé dans le nouvel instrument et les droits et obligations des parties découlant du contrat de transport concerne sans aucun doute l'exercice du droit de contrôle par le porteur et les obligations connexes qui incombent au transporteur en ce qui concerne l'exécution des instructions et la livraison des marchandises. Toutefois, pour éviter toute interférence indue avec le contrat sous-jacent, le nouvel instrument pourrait se limiter à réaffirmer des règles s'appliquant largement dans le transport international de marchandises, notamment les pratiques établies en ce qui concerne la livraison et le droit de contrôle en vertu de documents de transport négociables.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ ICC Publication n° 481.

D. Relation avec les documents de transport

17. La question de la relation entre le document envisagé dans le nouvel instrument et le document de transport émis en vertu du contrat de transport est étroitement liée à la question précédente. Le premier point qu'il convient d'examiner est de savoir si le document envisagé dans le nouvel instrument doit être lui-même le document de transport pour le transport international ou s'il doit être émis en plus du document de transport proprement dit, uniquement dans le but de servir de titre représentatif de la marchandise.

18. Si les deux documents sont émis séparément, cela permettrait de distinguer plus clairement leurs fonctions respectives dans le cadre de l'approche « duale » : le nouveau document serait utilisé à des fins de crédit documentaire et de négociation, tandis que le document de transport remplirait ses fonctions habituelles, en accompagnant le chargement et en servant au dédouanement. Toutefois, étant donné que les deux documents concernent les mêmes marchandises, ils devraient être symétriques et, à cet égard, on s'est inquiété des risques d'incohérences ou de divergences involontaires entre le document de transport et le nouveau document. Il a été estimé que l'approche « duale » pourrait théoriquement s'appliquer à un document unique, puisque le document remplirait deux fonctions différentes, et que des régimes juridiques différents s'appliqueraient à ces fonctions. On s'est notamment demandé s'il était nécessaire d'établir deux documents dans la mesure où le contenu du nouveau document et celui du document de transport étaient censés être identiques.

19. Dans la pratique, selon l'itinéraire convenu par les parties, un seul document peut remplir les deux fonctions ou un document distinct peut être émis en plus du document de transport pour servir de titre représentatif de la marchandise :

a) *Transport multimodal international*. Actuellement, aucune convention internationale régissant le transport multimodal international ne permet de remplacer l'ensemble des documents de transport requis pour les différents segments du transport multimodal international par un document unique. En fonction des modes de transport utilisés, le document de transport émis pour couvrir l'ensemble de l'itinéraire peut coexister avec d'autres documents de transport couvrant certains segments. Dans ce cas, il ne serait pas nécessaire d'établir un document distinct aux seules fins d'assurer la négociabilité pour les segments pour lesquels le régime juridique applicable ne prévoit pas la négociabilité du document de transport respectif (par exemple, une lettre de voiture ferroviaire). Le document de transport multimodal lui-même pourrait servir à cet effet et compléter ainsi les documents de transport qui ne peuvent pas être utilisés comme titre représentatif en vertu de la législation applicable (comme la lettre de transport aérien, et la lettre de voiture routière et ferroviaire) ;

b) *Transport international unimodal sans segment maritime*. Lors des consultations menées par le secrétariat, il a été estimé que le nouvel instrument, bien qu'axé sur le transport multimodal, pourrait également être utile pour le transport international unimodal ne comprenant pas de segment maritime. Les conventions internationales existantes relatives au transport aérien, routier et ferroviaire ne permettent pas d'utiliser les documents de transport auxquels elles s'appliquent comme titre représentatif. Par conséquent, il ne serait pas possible non plus pour les parties de conférer valablement une telle fonction à l'un de ces documents (par exemple, par une annotation à une lettre de voiture ferroviaire émise selon les RU CIM de 1999). Les parties devraient toutefois pouvoir convenir d'émettre un document distinct servant de titre représentatif de la même marchandise si la législation en vigueur dans les pays concernés le permet, indépendamment du mode de transport.

20. L'avant-projet de dispositions figurant en annexe à la présente note prévoit les deux possibilités. Dans les deux cas, les parties doivent s'entendre sur l'émission du titre représentatif. Afin d'éviter toute confusion entre le document de transport et le document établi par le nouvel instrument destiné à servir de titre représentatif, le

terme « document de cargaison négociable » est utilisé dans l'avant-projet de dispositions. Les avis des experts consultés par le secrétariat ont divergé sur la question de savoir si le contenu d'un document de cargaison négociable devait être aussi bref que possible et ne porter que sur les aspects de la négociabilité, en particulier lorsque ledit document était émis en tant que document distinct « en plus » du document de transport (comme prévu au projet d'article 3-2 a)), mais on s'est déclaré généralement favorable à ce que le document de cargaison négociable contienne toutes les informations pertinentes relatives aux marchandises et au contrat de transport car, sans ces informations et sans accès au contrat de transport sous-jacent (ou au document de transport qui atteste ou contient le contrat de transport), les tiers ne seraient pas en mesure de décider, en connaissance de cause, s'ils souhaitaient ou non acheter les marchandises. En outre, on a noté que des informations pertinentes seraient nécessaires pour que le porteur du document de cargaison négociable puisse exercer ses droits de contrôle sur les marchandises et poursuivre le transporteur si nécessaire. Il a également été jugé essentiel que toutes les informations pertinentes concernant les marchandises et leur transport requises au titre des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la CCI (RUU 600) et des pratiques bancaires internationales standard figurent dans le document de cargaison négociable, en particulier pour les banques qui, autrement, refuseraient d'accepter le document de cargaison négociable à des fins de crédit documentaire, car sa valeur en tant que garantie serait diminuée. L'article 4 de l'avant-projet de dispositions tient compte de cette préférence exprimée en faveur d'un contenu détaillé.

E. Documents à ordre et au porteur

21. On a estimé que, pour être universellement applicable, le nouvel instrument devrait tenir compte de la pratique et prévoir l'utilisation de différents types de documents de cargaison négociables, y compris des documents au porteur qui seraient largement utilisés pour répondre à des besoins commerciaux et autres (notamment en matière de confidentialité des données). Un document de cargaison négociable au porteur a été jugé particulièrement utile dans le cadre du commerce des produits de base, car l'acheteur n'était pas toujours connu au moment de l'expédition. Il a également été jugé utile dans les opérations de crédit documentaire, dans le cas où la banque qui était susceptible de devenir le porteur dudit document n'était pas connue à l'avance ou ne souhaitait pas être nommée. On a estimé que l'existence d'un document au porteur pourrait rendre le document de cargaison négociable plus attractif pour les banques et les vendeurs/expéditeurs, qui pourraient l'utiliser comme garantie contre l'acheteur/le destinataire. Toutefois, on a fait remarquer que, dans le cas du transport terrestre, il était généralement nécessaire de préciser le nom du destinataire pour les contrôles frontaliers et douaniers. Compte tenu de ces considérations, le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si certaines dispositions du nouvel instrument ne s'appliqueraient que pour un mode de transport particulier.

F. Documents de cargaison électroniques

22. Lors du webinaire tenu en avril 2021 (voir [A/CN.9/1061](#), par. 46 à 55), on a expliqué que dans l'environnement électronique, il était possible de créer un document relatif à un contrat de transport particulier qui regrouperait toutes les informations nécessaires concernant ledit contrat, y compris celles contenues dans le document de transport et le document de cargaison négociable. Les personnes concernées, comme le porteur du document de cargaison négociable, y compris les banques et le transporteur, auraient accès dans certaines conditions aux informations contenues dans ce document, rendant ainsi superflue la présentation du ou des originaux pour obtenir la livraison de marchandises ou exercer des droits de contrôle sur les marchandises en transit. Outre ces avantages, les solutions électroniques permettent également d'éliminer ou d'atténuer les risques de fraude, de confusion et

d'autres problèmes qui surviennent notamment lorsque le document de cargaison négociable ne parvient pas à temps à destination ou si le porteur légitime ne dispose pas de tous les originaux au moment où il doit exercer son droit de contrôle sur les marchandises en transit. Étant donné que l'on s'attend à ce que le commerce mondial passe entièrement au numérique au cours de la prochaine décennie, il a été proposé d'inclure dans le nouvel instrument une section contenant des recommandations sur les moyens techniques nécessaires pour établir un tel document en ce qui concerne les combinaisons clef/valeur, en indiquant clairement les noms normalisés de chaque clef (à savoir le nom technique normalisé du champ) et le format normalisé d'une valeur correspondante conformément aux recommandations de la Commission économique pour l'Europe. Cela serait nécessaire pour faciliter, sur le plan technique, le transfert des droits dans l'environnement électronique. On a également estimé qu'il faudrait éviter d'utiliser en anglais le mot « document », qui était associé à l'environnement papier et à un support papier et que le mot « instrument » ou un autre terme approprié pourrait être utilisé à la place.

23. L'avis a été exprimé qu'un environnement véritablement propice à la numérisation des opérations de fret exigerait que l'on abandonne la stricte neutralité des supports (à savoir établir l'équivalence entre documents papier et documents électroniques) pour adopter un régime davantage tourné vers l'avenir s'écarter des notions traditionnelles liées à l'écrit, comme celles de « document papier » et de « possession ». Cette approche imposerait d'élaborer des règles spécifiques pour la numérisation des opérations de fret, prévoyant le format électronique comme option par défaut, plutôt que de traiter le formulaire électronique comme une simple alternative aux documents papier.

24. Le secrétariat souscrit au raisonnement sous-tendant cet avis mais a adopté une approche plus prudente, estimant que le nouvel instrument est censé fonctionner parallèlement aux conventions internationales existantes, qui se fondent encore sur l'émission d'un « document papier » plutôt que sur un système de gestion de l'information. Les dispositions relatives aux documents de cargaison électroniques négociables figurant dans l'avant-projet de dispositions suivent largement l'approche adoptée dans les Règles de Rotterdam et la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques¹⁶.

G. Autres questions à examiner

25. Outre les questions recensées dans les annotations de l'avant-projet de dispositions, le Groupe de travail voudra peut-être examiner les points suivants (sans ordre de priorité) :

a) *Incohérences entre le document de cargaison négociable et le document de transport.* Lorsque le contrat prévoit le transport international par un mode de transport unique, le document de cargaison négociable peut être émis comme un document distinct en plus du document de transport. En cas d'incohérences entre les indications figurant dans le document de cargaison négociable et celles figurant dans le document de transport, il a été noté que le fait de donner la primauté au document de transport pourrait décourager l'utilisation des documents de cargaison négociables. La solution pourrait également différer selon que ces incohérences concernent des informations factuelles au moment où l'entrepreneur de transport reçoit les marchandises ou des modifications pouvant être apportées ultérieurement par le porteur concernant, par exemple, le lieu et le délai de livraison ;

b) *Position d'un porteur intermédiaire.* Il a été proposé que le nouvel instrument traite de la position d'un porteur intermédiaire vis-à-vis du transporteur, en particulier de l'expéditeur qui devrait conserver des droits et obligations résiduels même s'il cessait d'être le porteur du document de cargaison négociable. Le nouvel instrument peut également expressément prévoir qu'un porteur qui n'a pas la qualité

¹⁶ Publication des Nations Unies, numéro de vente : E.17.V.5.

d'expéditeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur. En outre, 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 inférées ;

c) *Protection supplémentaire pour les porteurs agissant de bonne foi.* Dans le cas où des réserves concernant, par exemple, l'état des marchandises ont été inscrites uniquement dans le document de transport et non dans le document de cargaison négociable, il a été proposé que le nouvel instrument offre une protection supplémentaire (autre que celle prévue par le cadre juridique existant) au porteur du document de cargaison négociable agissant de bonne foi. Le secrétariat n'a pas élaboré de disposition à cet effet, compte tenu de sa relation étroite avec le contrat de transport et avec les dispositions générales du droit des contrats et du droit de la propriété dans les systèmes juridiques nationaux ;

d) *Responsabilité.* Bien que le nouvel instrument ne vise pas à réglementer les droits et obligations des parties découlant du contrat de transport, on a estimé qu'il pourrait être inévitable d'aborder certaines questions, par exemple le droit de l'entrepreneur de transport de conserver les marchandises en attendant le paiement du fret et d'autres rémunérations auxquelles il a droit conformément au droit applicable, compte tenu de son lien étroit avec l'obligation de livraison qui lui incombe. Le nouvel instrument pourrait donc envisager la responsabilité du porteur du document de cargaison négociable en cas de non-paiement du fret à l'entrepreneur de transport lorsqu'il est tenu de le faire et d'accepter les marchandises. Une autre question concerne la responsabilité de l'entrepreneur de transport en cas de livraison des marchandises à la mauvaise personne, compte tenu en particulier du fait que le transfert d'un document de cargaison négociable donnerait au porteur et non au destinataire (s'il est nommé dans le document de transport) le droit d'exiger la livraison des marchandises. En ce qui concerne les documents de cargaison électroniques négociables, on a estimé qu'il faudrait tenir compte des questions de responsabilité propres à l'environnement numérique, telles que l'attribution de la responsabilité et le niveau de responsabilité. Le secrétariat n'a pas élaboré de dispositions à cet effet, compte tenu de leur relation étroite avec le contrat de transport et avec les dispositions générales du droit des contrats et du droit de la propriété dans les systèmes juridiques nationaux. Toutefois, il convient de noter que l'article 7-4 de l'avant-projet de dispositions traite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport lorsqu'il indique des données inexactes dans le document de cargaison négociable dans l'intention de léser un tiers ; et

e) *Liens avec d'autres conventions.* Le Groupe de travail voudra peut-être examiner les liens entre le nouvel instrument et les conventions existantes régissant le transport international. Il voudra notamment peut-être examiner s'il suffirait de s'appuyer sur l'article 1-2 de l'avant-projet de dispositions, en conjonction avec les dispositions des articles 30-3 et 30-4 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, pour régler tout conflit entre le nouvel instrument et ces conventions¹⁷.

III. Conclusions et organisation des travaux futurs

26. Le Groupe de travail voudra peut-être utiliser l'avant-projet de dispositions figurant en annexe à la présente note pour ses délibérations à sa quarante et unième session. À l'issue de ses délibérations, il voudra peut-être demander au secrétariat d'établir une version révisée de l'avant-projet de dispositions pour qu'il l'examine à sa quarante-deuxième session, qui doit se tenir à New York du 8 au 12 mai 2023.

¹⁷ Par exemple, l'article 9-1 c) de l'avant-projet de dispositions (stipulant que le porteur a le droit de remplacer le destinataire) peut entrer en conflit avec l'article 18-1 c) des RU CIM de 1999 (autorisant l'expéditeur à demander au transporteur de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture).

Annexe

Avant-projet de dispositions pour un nouvel instrument

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 marchandises 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 livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport, est situé dans un État contractant¹⁸.

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 transport¹⁹.

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 résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne applicables.

Article 2. Définitions

Aux fins de la présente Convention :

Le terme « transporteur substitué » désigne toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par l'entrepreneur de transport et doit s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée²⁰.

Le terme « expéditeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle le contrat de transport est conclu avec l'entrepreneur de transport, ou toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises à l'entrepreneur de transport en relation avec le contrat de transport²¹.

Le terme « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises²².

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

¹⁸ Convention sur le transport multimodal, art. 2. Dans le cadre des consultations tenues par le secrétariat, il a été estimé qu'un nouvel instrument devrait s'appliquer à l'émission, au transfert et aux effets juridiques des documents de cargaison négociables uniquement en relation avec le transport international de marchandises lorsque le lieu de réception et le lieu de livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport, tels que prévus dans le contrat de transport, se trouvaient dans deux États contractants différents. En outre, pour que le nouvel instrument s'applique, certains experts ont estimé que les parties au contrat de transport devraient accepter expressément son application, faute de quoi la loi autrement applicable s'appliquerait. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner ces avis.

¹⁹ Convention sur le transport multimodal, art. 4-1.

²⁰ Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (les « Règles de Hambourg »), art. 1-2.

²¹ Convention sur le transport multimodal, art. 1-5.

²² Convention sur le transport multimodal, art. 1-6.

d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document]²³.

Le terme « transport international de marchandises » désigne le transport de marchandises effectué par un ou plusieurs modes de transport, en vertu d'un contrat de transport, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent²⁴.

Le terme « document de cargaison négociable » désigne un document qui indique, par une mention telle que « à ordre » ou « négociable », ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du porteur, et qui ne porte pas la mention « non négociable »²⁵. Sauf indication contraire, le terme « document de cargaison négociable » tel qu'employé dans la présente Convention désigne également un « document de cargaison électronique négociable ».

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 non²⁶.

Le terme « document de cargaison électronique négociable » désigne un document de cargaison négociable émis sous forme de document électronique.

Le terme « transfert » d'un document de cargaison négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif²⁷.

Le terme « contrat de transport » désigne un contrat par lequel un entrepreneur de transport s'engage, moyennant paiement d'un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport international de marchandises²⁸.

Le terme « document de transport » désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par l'entrepreneur de transport qui :

- a) Constate la réception, par l'entrepreneur de transport, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et
- b) Constate ou contient le contrat de transport²⁹.

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 contrat³⁰.

Article 3. Émission du document de cargaison négociable

1. Les parties à un contrat de transport international peuvent convenir que quand l'entrepreneur de transport prend les marchandises en charge³¹, [ou à une date

²³ Règles de Rotterdam, art. 1-10 a).

²⁴ Convention sur le transport multimodal, art. 1-1.

²⁵ Règles de Rotterdam, art. 1-15.

²⁶ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 2.

²⁷ Règles de Rotterdam, art. 1-22.

²⁸ Règles de Rotterdam, art. 1-1 ; Convention sur le transport multimodal, art. 1-3.

²⁹ Règles de Rotterdam, art. 1-14 ; voir également Convention sur le transport multimodal, art. 1-4.

³⁰ Convention sur le transport multimodal, art. 1-2. Le Groupe de travail voudra peut-être noter que dans le nouvel instrument, un entrepreneur de transport assume la responsabilité à la fois : a) de l'exécution du contrat de transport (c'est-à-dire l'acheminement des marchandises depuis le lieu de réception jusqu'au lieu de destination) ; et b) de l'émission d'un document de cargaison négociable et de la livraison des marchandises au détenteur légitime du document de cargaison négociable contre la remise dudit document. En outre, le nouvel instrument ne vise pas à traiter des contrats de sous-traitance qui pourraient être conclus par l'entrepreneur de transport pour exécuter le contrat de transport, que ce soit dans un contexte unimodal ou multimodal.

³¹ Convention sur le transport multimodal, art. 5-1.

ultérieure déterminée par les parties,] il émet un document de cargaison négociable conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Le document de cargaison négociable peut être émis :

a) Sous la forme d'un document distinct, en plus du document de transport, lorsque le contrat prévoit un transport international effectué par un seul mode de transport ; ou

b) Par l'insertion d'une référence appropriée à la présente Convention au recto du document de transport lorsque le contrat prévoit un transport international effectué par plusieurs modes de transport et que les parties conviennent que le document de transport émis en vertu du contrat pour couvrir l'intégralité du transport servira de document de cargaison négociable aux fins de la présente Convention³².

3. Le document de cargaison négociable ne remplace aucun document de transport que l'entrepreneur de transport ou tout transporteur substitué peut être tenu de délivrer en vertu de la loi applicable au contrat de transport ou des termes du contrat. La délivrance du document de cargaison négociable n'empêche pas l'émission, si besoin est, d'autres documents relatifs au transport ou à d'autres services qui interviennent dans le transport international de marchandises, conformément aux conventions internationales ou aux législations nationales applicables³³.

4. Un document de cargaison négociable qui est émis sous la forme d'un document distinct en plus d'une lettre de transport aérien, d'une lettre de voiture routière ou d'une lettre de voiture ferroviaire, comme prévu à l'alinéa a) du paragraphe 2, n'est valable que si son émission a été reconnue par une annotation correspondante dans tous les exemplaires du document de transport³⁴.

5. Un document de cargaison négociable est établi à ordre [ou au porteur]³⁵. Un document de cargaison négociable établi à ordre doit contenir le nom de la personne à l'ordre de laquelle les marchandises doivent être livrées. En l'absence d'indication du nom, le document de cargaison négociable est réputé être établi à l'ordre de l'expéditeur.

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

Article 4. Contenu du document de cargaison négociable

1. Le document de cargaison négociable émis en tant que document distinct conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 3 reproduit les données du contrat de transport et contient notamment les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux

³² Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si ces deux possibilités répondent de manière adéquate aux questions concernant la relation entre le document de cargaison négociable et le document de transport évoquées aux paragraphes 18 à 20 de la note introductive.

³³ Convention sur le transport multimodal, art. 13.

³⁴ Lors des consultations tenues par le secrétariat, il a été estimé qu'une annotation correspondante dans le document de transport serait utile pour indiquer à l'entrepreneur de transport et à d'autres personnes que, pour exercer les droits de contrôle sur la marchandise, y compris pour en obtenir la livraison, il convient d'utiliser le document de cargaison négociable (et non le document de transport). Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si l'absence d'annotation dans le document de transport concernant l'existence du document de cargaison négociable devrait avoir des conséquences ou ne pas avoir d'incidence sur les effets juridiques du document de cargaison négociable.

³⁵ Convention sur le transport multimodal, art. 6-1 a). Compte tenu des risques accrus liés à livraison des marchandises au porteur illégitime d'un document de cargaison négociable au porteur, le Groupe de travail voudra peut-être examiner l'opportunité d'introduire la notion de « porteur légitime » du document si les documents de cargaison négociables au porteur devaient être maintenus dans le projet d'instrument.

des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur³⁶ ;

- b) L'état apparent des marchandises ;
- c) Le nom et l'établissement principal de l'entrepreneur de transport ;
- d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur³⁷ ;
- e) Le nom et l'adresse du destinataire [, si la loi applicable l'exige ou s'il a été désigné par l'expéditeur]³⁸ ;
- [f) La manière dont l'entrepreneur de transport doit être informé du transfert du document de cargaison négociable]³⁹ ;
- g) Le lieu et la date de [chargement ou de] réception des marchandises par l'entrepreneur de transport⁴⁰ ;
- [h) Le lieu et la date d'émission du document de transport et du document de cargaison négociable, s'il a été émis séparément ;]
- i) [S'il est connu de l'entrepreneur de transport,]⁴¹ le lieu de livraison des marchandises⁴² ;
- j) 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 les parties ;
- k) Le nombre d'originaux du document de cargaison négociable, lorsque plusieurs originaux sont émis⁴³ ;
- l) La signature de l'entrepreneur de transport ou d'une personne autorisée par lui⁴⁴ ;
- m) Le fret pour le transport, s'il a été expressément convenu entre les parties, ou le fret, y compris la monnaie de paiement, dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire⁴⁵ ;
- [n) 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 négociable ;]
- [o) Toute indication figurant dans le document de transport de la loi régissant le contrat, notamment toute convention internationale à laquelle le contrat est soumis ;].
- p) La confirmation au porteur que la livraison des marchandises a eu lieu, ou qu'en vertu du paragraphe 4 de l'article 6 ou de l'article 12, le document de cargaison électronique négociable, s'il existe, a perdu tout effet ou validité ; et

³⁶ Règles de Rotterdam, art. 36-1 ; Convention de Montréal, art. 5 c) ; RU CIM de 1999, art. 7-1 ; SMGS, art. 15-1. En ce qui concerne les marchandises dangereuses, voir par exemple RU CIM de 1999, art. 7-1 h), et le SMGS, art. 9 et annexe 2.

³⁷ RU CIM de 1999, art. 7-1 b) et SMGS, art. 15-1 1).

³⁸ Règles de Rotterdam, art. 36-3. Le Groupe de travail voudra peut-être, pour cet alinéa, examiner les différences entre les différents modes de transport.

³⁹ Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si l'obligation d'informer l'entrepreneur de transport du transfert du document de cargaison négociable, qui s'inspire des dispositions figurant dans les conventions ferroviaires exigeant que le transporteur soit informé des instructions de livraison, est pertinente dans ce contexte ou si elle porterait atteinte à la nature du document de cargaison négociable en tant que titre représentatif de la marchandise.

⁴⁰ Règles de Rotterdam, art. 36-2 c) et 36-3 c).

⁴¹ Règles de Rotterdam, art. 36-3 c).

⁴² RU CIM de 1999, art. 7-1 f) et SMGS, art. 15-1 5). Le Groupe de travail voudra peut-être, pour cet alinéa, examiner les différences entre les différents modes de transport.

⁴³ Règles de Rotterdam, art. 36-2 d).

⁴⁴ Loi sur le transport multimodal de Singapour, art. 9-3.

⁴⁵ RU CIM de 1999, art. 7-1 o).

q) Toutes autres indications que les parties seraient convenues de mentionner dans le document de cargaison négociable et qui ne seraient pas incompatibles avec la législation du pays où il est émis, ou qui doivent être mentionnées dans ce document en vertu de la législation du pays où il est émis⁴⁶.

2. La signature apposée sur le document de cargaison négociable peut être manuscrite, imprimée en facsimilé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen, si le procédé n'est pas incompatible avec la législation du pays où le document de cargaison négociable est émis⁴⁷.

Article 5. Conditions d'utilisation et effets des documents de cargaison électroniques négociables

1. Un document de cargaison électronique négociable peut être émis si l'entrepreneur de transport et l'expéditeur ont donné leur consentement à son émission et à son utilisation ultérieure⁴⁸. Ce document 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 électronique⁴⁹, si une méthode fiable est utilisée pour :

a) Identifier ce document électronique comme le document de cargaison électronique négociable⁵⁰ ;

b) Saisir toutes les informations visées à l'article 4 sous une forme qui est accessible de manière à pouvoir être consultée ultérieurement⁵¹ ;

c) Faire en sorte que le document de cargaison électronique négociable puisse faire l'objet d'un contrôle exclusif depuis sa création jusqu'au moment où il cesse de produire des effets ou d'être valable⁵² ;

d) Permettre d'identifier le porteur et de transférer le contrôle exclusif du document de cargaison électronique négociable à un autre porteur⁵³ [y compris par endossement ou au porteur] ;

e) Confirmer que la livraison des marchandises au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu du paragraphe 4 de l'article 6 ou de l'article 12, le document de cargaison électronique négociable a perdu tout effet ou validité⁵⁴ ; et

f) Préserver l'intégrité du document de cargaison électronique négociable⁵⁵.

2. Le document de cargaison électronique négociable est signé par l'entrepreneur de transport ou une personne agissant en son nom au moyen d'une signature

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)).

⁴⁷ Convention sur le transport multimodal, art. 5-3.

⁴⁸ Règles de Rotterdam, art. 8 a).

⁴⁹ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 7-1.

⁵⁰ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-1 b) i).

⁵¹ 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).

⁵² 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.

⁵³ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 11-1 a) ; voir le 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. »).

⁵⁴ Règles de Rotterdam, art. 9-1 d) ; Protocole e-CMR, art. 5-1 d). Pendant les consultations menées par le secrétariat, il a été noté que le document de cargaison électronique négociable pourrait encore avoir une certaine valeur probante après le transfert, même s'il cessait d'exercer sa fonction première.

⁵⁵ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, article 10-1 b) iii) ; Protocole e-CMR, art. 5-1 b) ; Règles de Rotterdam, art. 9-1 b).

électronique fiable garantissant son lien avec le document de cargaison électronique négociable.

3. 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 que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif ; et
- d) Est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable⁵⁶.

4. Le document de cargaison électronique négociable peut aussi être signé par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où il a été établi⁵⁷.

5. L'intégrité du document de cargaison électronique 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'affichage⁵⁸.

6. Les exigences visées au paragraphe 1 du présent article sont aisément vérifiables⁵⁹.

Article 6. Remplacement d'un document papier de cargaison négociable par un document électronique de cargaison négociable et inversement^{60, 61}

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 en a été émis plusieurs, à l'entrepreneur de transport⁶² ;
- b) L'entrepreneur de transport émet en faveur du porteur un document électronique de cargaison négociable qui reproduit [toutes] les informations figurant

⁵⁶ Protocole e-CMR, art. 3-1.

⁵⁷ Protocole e-CMR, art. 3-2.

⁵⁸ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-2 ; Protocole e-CMR, art. 4-2.

⁵⁹ Règles de Rotterdam, art. 9-2.

⁶⁰ 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, chacun remplissant une fonction particulière, et examiner s'il convient de suivre la même pratique pour les documents de cargaison électroniques négociables. Il 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 veiller à ce que le porteur d'un document de cargaison électronique négociable ait le droit d'exiger un changement de support au lieu de chercher un accord avec l'entrepreneur de transport.

⁶¹ Pendant les consultations menées par le secrétariat, il a été proposé d'introduire des dispositions traitant du transfert d'un document de cargaison électronique négociable d'un système à un autre utilisant une technologie différente, compte tenu du fait que des technologies différentes peuvent être utilisées par différents systèmes.

⁶² Le Groupe de travail voudra peut-être noter que la référence à « un document de cargaison négociable » comprendrait normalement tous les exemplaires originaux lorsque plusieurs originaux ont été émis, à la fois sur papier et sous forme électronique. Il voudra donc peut-être examiner s'il faut : a) conserver les mots « ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs » dans cet alinéa ; et b) ajouter au paragraphe 2 de cet article un libellé similaire exigeant la remise des documents de cargaison électroniques négociables.

dans le document papier, conformément au paragraphe 1 de l'article 4⁶³, et mentionne qu'il se substitue au document papier ; et

c) Une méthode fiable est utilisée pour que le changement de support prenne effet⁶⁴.

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 :

a) L'entrepreneur de transport émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique de cargaison négociable, un document papier qui reproduit les informations figurant dans le document électronique de cargaison négociable, 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 effet⁶⁵.

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 valable⁶⁶.

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 valable⁶⁷.

5. Le changement de support visé aux paragraphes 1 et 2 n'a pas d'incidence sur les droits et obligations des parties⁶⁸.

Article 7. Omissions dans le document de cargaison négociable

1. L'absence ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs données visées à l'article 4 n'affecte pas en soi la nature juridique ou la validité du document de cargaison négociable⁶⁹ [si la mention manquante ou inexacte peut être constatée ou rectifiée, selon le cas, à partir des données figurant dans le document de transport].

2. Si le document de cargaison négociable comprend la date, mais n'en indique pas la signification, cette date est réputée être :

a) Celle à laquelle toutes les marchandises mentionnées dans le document de cargaison négociable ont été chargées, si les données du contrat de transport indiquent que les marchandises ont été chargées ; ou

b) Celle à laquelle l'entrepreneur de transport a reçu les marchandises, si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées⁷⁰.

⁶³ Lors des consultations menées par le secrétariat, certains experts ont proposé 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. Cette proposition a été appuyée 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.

⁶⁴ Règles de Rotterdam, art. 10-1 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-1 et 17-2.

⁶⁵ Règles de Rotterdam, art. 10-2 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-1 et 18-2.

⁶⁶ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-3.

⁶⁷ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-3.

⁶⁸ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-4 et 18-4.

⁶⁹ Règles de Rotterdam, art. 39-1 et Convention sur le transport multimodal, art. 8-2.

⁷⁰ Règles de Rotterdam, art. 39-2.

3. 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 reçoit, il est réputé avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur remise à l'entrepreneur de transport⁷¹.

4. Si, dans l'intention de léser un tiers, l'entrepreneur de transport fait figurer des renseignements inexacts concernant les marchandises dans le document de cargaison négociable ou omet d'y inclure des renseignements requis [en vertu de la loi applicable au contrat de transport] [en vertu de la législation du pays dans lequel le document de cargaison négociable a été émis], il est responsable de toutes pertes, dommages ou dépenses encourus par le porteur, y compris un destinataire, ou tout tiers qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le document de cargaison négociable émis⁷².

Article 8. Force probante du document de cargaison négociable

1. Sauf dans la mesure où les données du contrat de transport figurant dans le document de cargaison négociable ont fait l'objet d'une réserve indiquant que l'entrepreneur de transport ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par l'expéditeur ou n'a pas de moyen raisonnable de vérifier les informations fournies par l'expéditeur, ou a formulé d'autres réserves à des fins similaires, le document de cargaison négociable fait foi, sauf preuve contraire, de la réception, par l'entrepreneur de transport, des marchandises indiquées dans le contrat de transport⁷³.

2. La preuve contraire par l'entrepreneur de transport en ce qui concerne l'une quelconque des données du contrat de transport n'est pas admise lorsque le document de cargaison négociable a été transféré à un tiers [, y compris un destinataire,] agissant de bonne foi [en se fondant sur la description des marchandises donnée dans ledit document]⁷⁴ [sauf si le destinataire ou ce tiers savait ou ignorait en raison d'une négligence grave, au moment où le document de cargaison négociable a été transféré, que les informations qui y figuraient étaient incorrectes]⁷⁵.

Article 9. Étendue des droits du porteur d'un document de cargaison négociable

1. Le porteur a un droit de contrôle sur les marchandises représentées par le document de cargaison négociable, notamment le droit :

- a) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises [sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport] ;
- b) D'exiger la livraison des marchandises ;
- c) De remplacer le destinataire ;
- d) De transférer les marchandises ou de les donner en gage à un tiers ; et
- e) De faire valoir, en son nom propre, à l'encontre de l'entrepreneur de transport, tous les droits découlant du contrat de transport pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ainsi que pour le retard dans leur livraison⁷⁶.

⁷¹ Règles de Rotterdam, art. 39-3.

⁷² Convention sur le transport multimodal, art. 11.

⁷³ Règles de Rotterdam, art. 40 et 41 ; Convention sur le transport multimodal, art. 10 a) ; voir également RU CIM de 1999, art. 12.

⁷⁴ Règles de Rotterdam, art. 41 c) ; Convention sur le transport multimodal, art. 10 b) ; et Loi sur le transport multimodal de Singapour, art. 11-2.

⁷⁵ Loi allemande sur la réforme du transport multimodal, section 444-2.

⁷⁶ Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si une référence au droit de contrôle est suffisante, si une mention expresse de la nature des droits acquis par le porteur est souhaitable ou si, au contraire, l'instrument devrait prévoir expressément qu'il ne traite pas des effets produits par le transfert du document de cargaison négociable sur les droits de propriété sur les marchandises. Il voudra peut-être aussi examiner dans quelle mesure les droits mentionnés dans le

2. Les droits visés au paragraphe 1 ci-dessus naissent après que l'entrepreneur de transport a reçu les marchandises en vue de leur transport et s'éteignent, à l'exception de celui visé à l'alinéa e) du paragraphe 1, une fois que les marchandises ont été livrées⁷⁷.

3. Afin d'exercer les droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, le porteur présente le document de cargaison négociable à l'entrepreneur de transport et s'identifie dûment⁷⁸. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé⁷⁹.

4. Toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication concernant le transfert d'un document de cargaison négociable ou la livraison des marchandises mentionnées dans ledit document peut être établie par communication électronique⁸⁰.

*Article 10. Transfert des droits découlant d'un document papier de cargaison négociable ou d'un document électronique de cargaison négociable*⁸¹

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

projet d'article devraient être soumis à l'accord des parties. Un expert s'est déclaré préoccupé par la structure oligopolistique du secteur des transports et par l'inégalité du pouvoir de négociation des transporteurs et des expéditeurs, qui se traduit souvent par des clauses abusives dans les contrats d'adhésion utilisés pour certains modes de transport. On a estimé qu'il serait essentiel d'examiner attentivement les implications que pourrait avoir une disposition autorisant la modification par accord entre les parties. Dans le même temps, on a souligné que certains aspects du document de cargaison négociable seraient de nature contractuelle, notamment les droits visés au paragraphe 1 du projet d'article 9.

⁷⁷ Règles de Rotterdam, art. 50-2. Lors des consultations menées par le secrétariat, on a estimé, d'une part, que la période pendant laquelle le droit de contrôle pouvait être exercé devrait être supprimé puisque la question serait régie par la loi applicable et le contrat de transport, mais, d'autre part, qu'il serait utile que le nouvel instrument traite expressément ce point, ce qui fournirait une certaine sécurité et réduirait les risques de litige. Il a été estimé que le projet de disposition devrait autoriser l'exercice de certains droits après que les marchandises ont été livrées par l'entrepreneur de transport. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si d'autres droits ne devraient pas non plus s'éteindre une fois que les marchandises ont été livrées.

⁷⁸ Le Groupe de travail voudra peut-être se demander si l'exigence d'identification s'appliquerait dans tous les cas où le droit de contrôle doit être exercé par le porteur du document de cargaison négociable. Pendant les consultations d'experts menées par le secrétariat, il a été souligné que l'identification pourrait être demandée dans tous les cas de figure dans l'environnement électronique. Dans la pratique, l'identification était également considérée comme une étape essentielle pour établir une relation juridique appropriée entre l'entrepreneur de transport et le porteur d'un document de cargaison négociable en blanc. Le Groupe de travail voudra peut-être aussi se demander si une ou plusieurs exigences différentes devraient s'appliquer au porteur lorsqu'il exerce le droit visé à l'article 9-1 e).

⁷⁹ Règles de Rotterdam, art. 51. Cette disposition se fonde sur la pratique établie dans le transport maritime, selon laquelle, lorsqu'un connaissement est émis en plusieurs originaux : a) chaque original doit indiquer combien d'originaux ont été émis ; b) tous les originaux doivent être remis au transporteur afin d'exercer les droits de contrôle sur les marchandises en transit ; ainsi, tout changement apporté au contrat de transport sera reproduit dans tous les originaux du connaissement ; et c) pour obtenir la livraison des marchandises, la remise d'un seul connaissement original est suffisante car tous les autres originaux perdent automatiquement leur validité une fois que les marchandises ont été livrées. Pendant les consultations menées par le secrétariat, on a estimé que le porteur du document de cargaison négociable ne devrait pas être tenu de présenter ou de remettre à l'entrepreneur de transport autre chose que le document de cargaison négociable pour exercer le droit de contrôle (voir les projets d'article 9-3 et 12-1, sauf pour le paiement du fret, si nécessaire).

⁸⁰ Protocole e-CMR, art. 2-1.

⁸¹ Pendant les consultations menées par le secrétariat, il a été jugé préférable de ne pas imposer l'obligation d'informer l'entrepreneur de transport du transfert du document de cargaison négociable afin de ne pas compromettre la nature de ce document en tant que titre représentatif de la marchandise.

a) Dûment endossé au profit de cette autre personne [ou en blanc][, s'il s'agit d'un document à ordre]⁸² ; ou

b) Sans endossement, s'il s'agit[: i)] d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne⁸³ ; [ou ii) d'un document établi au porteur ou endossé en blanc]⁸⁴.

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

3. 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 au nom d'une personne déterminée,]en transférant le contrôle exclusif du document conformément aux exigences visées au paragraphe 6 de l'article 5⁸⁵.

*Article 11. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires à l'entrepreneur de transport*⁸⁶

Le porteur exerçant les droits visés au paragraphe 1 de l'article 9, à la demande de l'entrepreneur de transport, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont l'entrepreneur de transport peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que l'expéditeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles à l'entrepreneur de transport par d'autres moyens.

*Article 12. Livraison des marchandises*⁸⁷

1. La livraison des marchandises ne peut être exigée de l'entrepreneur de transport que contre remise du document de transport, si nécessaire, et du document de cargaison négociable dûment endossé, le cas échéant⁸⁸ [et à condition que le porteur s'identifie dûment].

2. [Lorsqu'un document de cargaison négociable a été émis en plusieurs originaux, l'entrepreneur de transport est dégagé de son obligation de livrer les marchandises s'il les a livrées de bonne foi contre remise de l'un de ces originaux⁸⁹.][Si plusieurs originaux du document de cargaison négociable ont été émis et si le nombre de ces

⁸² Règles de Rotterdam, art. 57-1 ; Conditions standard (1992) régissant le connaissance de transport multimodal de la FIATA, 3.1.

⁸³ Règles de Rotterdam, art. 57-1.

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Règles de Rotterdam, art. 57-2.

⁸⁶ Règles de Rotterdam, art. 55.

⁸⁷ Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si cette disposition devrait traiter a) de la responsabilité de l'entrepreneur de transport envers le porteur légitime du document de cargaison négociable en cas de livraison de marchandises à la mauvaise personne, et b) de la responsabilité du porteur légitime du document de cargaison négociable en cas de non-respect de l'obligation de payer le fret à l'entrepreneur de transport lorsqu'il est tenu de le faire et d'accepter les marchandises.

⁸⁸ Convention sur le transport multimodal, art. 6-2. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner comment tenir compte de la pratique, dans le secteur ferroviaire, consistant à ce que le transporteur conserve la lettre de voiture jusqu'à la livraison, conformément à l'article 17-1 des RU CIM de 1999 (qui prévoit que le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture). Voir une disposition similaire dans l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer, art. 26-1. Le Groupe de travail voudra peut-être aussi se demander si cette disposition doit être ajustée si le même document est utilisé à la fois pour le crédit documentaire et pour le transport et le dédouanement.

⁸⁹ Convention sur le transport multimodal, art. 6-3.

originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet^{90, 91}.]

3. À la demande de l'entrepreneur de transport, le porteur accuse réception des marchandises livrées par l'entrepreneur de transporteur de la manière qui est habituelle au lieu de livraison. L'entrepreneur de transport peut refuser de livrer les marchandises si le porteur refuse d'en accuser réception⁹².

4. Le droit applicable au contrat de transport régit les autres aspects de la livraison des marchandises au porteur.

Article 13. Critères de fiabilité des documents de cargaison électroniques négociables

Pour déterminer la fiabilité de la méthode utilisée aux fins de la présente Convention, toutes les circonstances pertinentes sont prises en considération, notamment⁹³ :

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 supervision, un organisme d'accréditation ou un programme volontaire concernant la fiabilité de la méthode⁹⁴.

⁹⁰ Règles de Rotterdam, art. 47-1 c).

⁹¹ Le Groupe de travail voudra peut-être noter que l'obligation de remettre un original est incompatible avec l'obligation de remettre tous les originaux en vertu du paragraphe 3 de l'article 9 concernant l'exercice du droit de contrôle (y compris le droit d'exiger la livraison des marchandises) et du paragraphe 2 de l'article 10 concernant le transfert des droits. Il voudra peut-être déterminer si la remise de tous les originaux du document de cargaison négociable serait requise pour la livraison des marchandises. Voir également la note 79.

⁹² Règles de Rotterdam, art. 44.

⁹³ Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si le chapeau de cet article doit être modifié plus avant pour faire expressément référence aux situations précises dans lesquelles des méthodes fiables doivent être employées, notamment pour identifier le porteur et exercer le contrôle exclusif.

⁹⁴ 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.