



Assemblée générale

Distr. limitée
1^{er} mars 2023
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international
Groupe de travail VI (Documents de transport
multimodal négociables)
Quarante-deuxième session
New York, 8-12 mai 2023**

Documents de cargaison 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. Émission du document de cargaison négociable	2
B. Documents de cargaison électroniques	5
III. Conclusions et organisation des travaux futurs	5
Annexe	
Avant-projet de dispositions pour un nouvel instrument	6



I. Introduction

1. L'ordre du jour provisoire de la quarante-deuxième session du Groupe de travail (A/CN.9/WG.VI/WP.97, par. 5 à 7) 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. Pour faire suite à la demande du Groupe de travail, la présente note expose certaines questions essentielles qu'il est invité à examiner dans le cadre de l'élaboration d'un nouvel instrument sur les documents de cargaison négociables, et contient un avant-projet révisé et annoté de dispositions pour ce nouvel instrument, que le secrétariat a établi en tenant compte des délibérations tenues par le Groupe de travail à sa quarante et unième session.

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

2. À sa quarante et unième session, le Groupe de travail a longuement débattu du projet d'article 3 (*Émission du document de cargaison négociable*). Il est apparu qu'il existait des doutes sur la question de savoir si le document de cargaison négociable envisagé par le nouvel instrument pouvait être émis par l'entrepreneur de transport agissant en tant que transporteur contractuel, par le transporteur substitué, ou par les deux. Les paragraphes suivants sont destinés à aider le Groupe de travail à débattre de cette question.

A. Émission du document de cargaison négociable

3. La question de savoir qui est l'émetteur du document de cargaison négociable détermine la relation entre le document envisagé dans le nouvel instrument et le document de transport émis en vertu du contrat de transport. Cette relation est particulièrement importante pour analyser l'interaction entre le nouvel instrument et l'application de toute convention internationale ou législation nationale régissant le contrat de transport conclu entre le porteur initial du document de cargaison négociable et l'entrepreneur de transport. Le Groupe de travail est invité à examiner l'exemple ci-dessous, qui illustre les différents types de relations juridiques impliquées dans une transaction à laquelle le nouvel instrument pourrait s'appliquer.

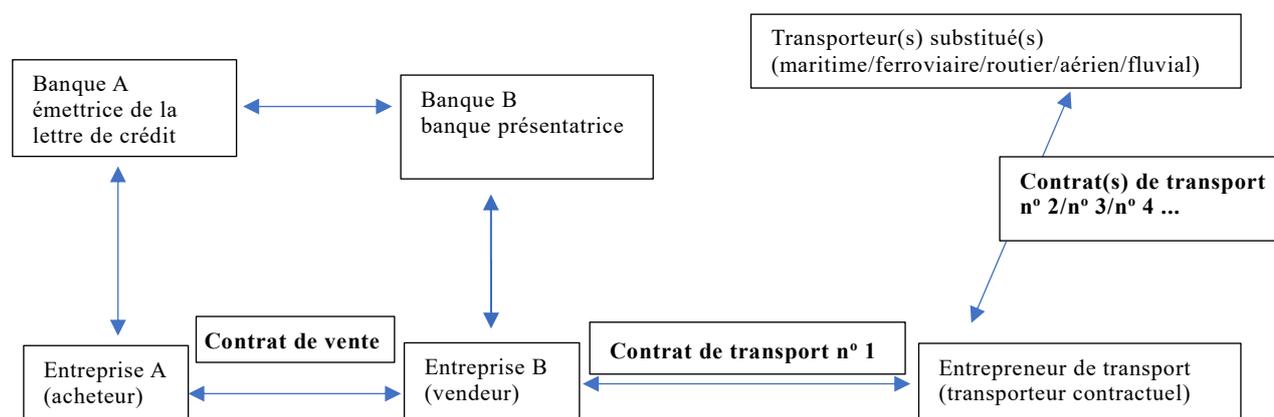
4. L'entreprise A conclut un contrat de vente avec l'entreprise B, qui prévoit que cette dernière, le vendeur, organisera le transport des marchandises vers une destination désignée par l'acheteur, l'entreprise A. Afin de financer son achat, l'entreprise A demande à la banque A d'émettre une lettre de crédit au bénéfice de l'entreprise B. Pour procéder à la transaction de lettre de crédit, la banque B exige de l'entreprise A qu'elle soumette un document attestant la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport et pouvant également servir de titre de propriété. À la demande de l'entreprise A, l'entreprise B s'adresse à l'entrepreneur de transport pour obtenir l'émission d'un document de cargaison négociable.

5. L'entrepreneur de transport peut effectuer le transport de marchandises lui-même ou choisir de le sous-traiter à un transporteur substitué. Dans la pratique, les transitaires peuvent assumer la fonction de transporteur contractuel en organisant le transport en leur propre nom, en plus de leur rôle traditionnel d'agents chargés d'expédier les marchandises au nom de l'expéditeur.

6. Comme illustré ci-dessous, lorsque l'entrepreneur de transport agit en tant que transporteur contractuel, il conclut le contrat de transport n° 1 avec l'entreprise B et peut émettre le document de transport n° 1 conformément à la convention internationale ou à la législation nationale applicable au contrat de transport n° 1. Par la suite, l'entrepreneur de transport peut conclure le contrat de transport n° 2 avec un

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

transporteur substitué pour le transport unimodal de marchandises. Ce transporteur substitué (et non l'entrepreneur de transport) peut émettre le document de transport n° 2 conformément à la convention internationale ou à la législation nationale applicable au contrat de transport n° 2.



7. En supposant que le nouvel instrument s'applique dans le scénario ci-dessus, l'entrepreneur de transport pourrait, à la demande de l'entreprise B, émettre un document de cargaison négociable en tant que document distinct, ou insérer une référence appropriée au nouvel instrument au recto du document de transport n° 1, qui ferait alors également office de document de cargaison négociable. Selon l'article 3, paragraphe 4, du projet de nouvel instrument, si le document est émis sous la forme d'un document distinct, une annotation correspondante doit être portée sur tous les exemplaires du document de transport n° 1 émis par l'entrepreneur de transport. Toutefois, aucune annotation ne serait requise pour le document de transport n° 2, car il s'agit d'un document émis par le transporteur substitué dans le cadre du contrat de transport n° 2, auquel l'entreprise B n'est pas partie. Le porteur du document de cargaison négociable (par exemple, la banque A, la banque B ou l'entreprise A) pourrait demander la livraison des marchandises à l'entrepreneur de transport (mais pas au transporteur substitué) sur présentation du document dûment endossé. En principe, l'entrepreneur de transport pourrait demander la livraison des marchandises au transporteur substitué en vertu du contrat de transport n° 2.

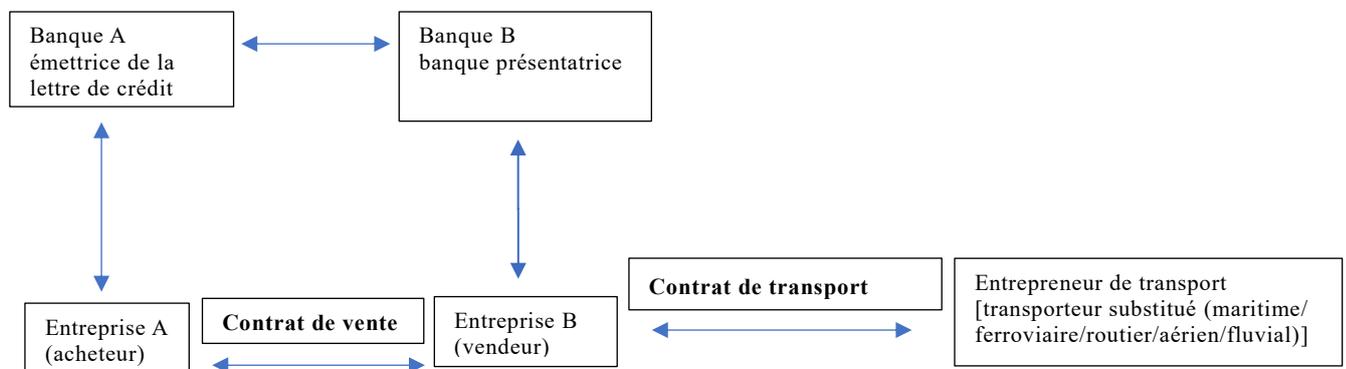
8. Une analyse similaire s'appliquerait dans un contexte de transport multimodal, lorsque l'entrepreneur de transport conclut plusieurs contrats de transport individuels avec plusieurs transporteurs substitués. Ces transporteurs substitués pourraient émettre des documents de transport distincts conformément à la convention internationale ou à la législation nationale applicable à chaque contrat de transport. Si le document de cargaison négociable est émis en tant que document distinct, une annotation correspondante devrait toujours être portée sur tous les exemplaires du document de transport n° 1 émis par l'entrepreneur de transport, mais pas sur les autres documents de transport émis par les transporteurs substitués.

9. En cas d'émission du document de cargaison négociable par l'entrepreneur de transport agissant en tant que transporteur contractuel, il est peu probable que le nouvel instrument affecte sensiblement l'application des conventions internationales régissant le transport de marchandises qui sont en vigueur, en particulier les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises ou en cas de retard dans leur livraison². En effet, selon le nouvel instrument, le porteur du document de cargaison négociable pourrait

² Toutefois, le Groupe de travail est invité à examiner attentivement la relation entre la valeur probante du document de cargaison négociable en cas de conflit avec les informations figurant dans le document de transport et les incidences sur la responsabilité du transporteur (voir les projets d'articles 7 et 8 de l'avant-projet de dispositions du nouvel instrument).

uniquement demander la livraison des marchandises à l'entrepreneur de transport, en tant qu'émetteur du document de cargaison négociable, et non au(x) transporteur(s) substitué(s). Le ou les transporteurs substitués s'acquitteraient de leurs obligations envers l'entrepreneur de transport, indépendamment de l'émission d'un document de cargaison négociable par ce dernier, car celui-ci serait désigné en tant que destinataire et expéditeur dans le document de transport n° 2.

10. Dans un autre scénario (illustré ci-dessous), l'entrepreneur de transport effectue lui-même le transport et agit donc en tant que transporteur substitué. Dans ce cas, il conclura le contrat de transport avec l'entreprise B et émettra un document de transport conformément à la convention internationale ou à la législation nationale applicable au contrat de transport. Aucun autre contrat ou document de transport n'existerait dans le cadre d'une telle relation juridique. À la demande de l'entreprise B, l'entrepreneur de transport pourrait également émettre un document de cargaison négociable en tant que document distinct ou insérer une référence appropriée au nouvel instrument au recto du document de transport, qui ferait alors également office de document de cargaison négociable, si une telle fonction n'est pas incompatible avec toute convention internationale ou législation nationale applicable. Si le document de cargaison négociable est émis en tant que document distinct, une annotation correspondante devrait être portée sur tous les exemplaires du seul document de transport (multimodal ou unimodal) émis dans ce scénario. Le porteur du document de cargaison négociable (par exemple, la banque A, la banque B ou l'entreprise A) pourrait demander la livraison des marchandises à l'entrepreneur de transport (agissant en tant que transporteur substitué) sur présentation dûment endossé.



11. Lorsque le document de cargaison négociable est émis par l'entrepreneur de transport agissant en tant que transporteur substitué, la négociabilité envisagée par le nouvel instrument exigerait que l'entrepreneur de transport livre les marchandises au porteur du document, qui peut différer du destinataire désigné dans le document de transport. Si les marchandises sont livrées à une autre personne que le destinataire désigné, l'entrepreneur de transport pourrait être tenu responsable de la livraison erronée en vertu de toute convention internationale régissant le transport de marchandises qui est en vigueur.

12. La version actuelle de l'avant-projet de dispositions pour le nouvel instrument sur les documents de cargaison négociables (voir annexe) définit l'« entrepreneur de transport » de manière large pour englober à la fois les transporteurs contractuels et les transporteurs substitués. À la lumière de l'analyse ci-dessus, le Groupe de travail souhaitera peut-être se demander s'il convient de limiter le champ d'application du nouvel instrument aux situations dans lesquelles le document de cargaison négociable est émis par l'entrepreneur de transport agissant en tant que transporteur contractuel, à l'exclusion des situations dans lesquelles il agit également en tant que transporteur substitué en vertu du contrat de transport. Il faudrait alors modifier la définition de l'« entrepreneur de transport » pour faire référence aux seuls transporteurs contractuels. Le Groupe de travail voudra peut-être également évaluer l'éventuel intérêt des acteurs du marché et le soutien du secteur pour des documents de cargaison

négociables émis par les transporteurs substitués. En outre, il voudra peut-être aussi se demander s'il convient de limiter encore davantage le champ d'application du nouvel instrument aux situations dans lesquelles aucune lettre de voiture n'a été émise.

13. En ce qui concerne la forme sous laquelle le document de cargaison négociable pourrait se présenter, le Groupe de travail voudra peut-être se demander si la nature du document de transport (c'est-à-dire négociable ou non négociable) en déterminerait la forme. Si le document de transport lui-même est émis en tant que document négociable (comme le connaissement multimodal de la FIATA), il ne sera peut-être pas nécessaire d'émettre un document de cargaison négociable distinct et le document de transport pourra servir de document de cargaison négociable aux fins du nouvel instrument grâce à l'insertion d'une référence appropriée sur son recto. Si le document de transport lui-même est émis en tant que document non négociable, le fait de prévoir que ce document de transport peut servir de document de cargaison négociable peut créer un conflit avec toute convention internationale existante régissant le contrat de transport conclu entre le porteur initial du document de cargaison négociable et l'entrepreneur de transport qui n'envisage pas la négociabilité du document de transport.

B. Documents de cargaison électroniques

14. Le Groupe de travail souhaitera peut-être se rappeler qu'il avait été question des documents de cargaison électroniques dans une note établie par le Secrétariat en vue de sa quarante et unième session ([A/CN.9/WG.VI/WP.96](#), par. 22 à 24).

III. Conclusions et organisation des travaux futurs

15. Le Groupe de travail voudra peut-être utiliser l'avant-projet révisé de dispositions figurant en annexe à la présente note pour tenir ses délibérations à sa quarante-deuxième session. À l'issue de ses délibérations, il voudra peut-être demander au secrétariat d'établir une nouvelle version révisée de l'avant-projet de dispositions afin qu'il l'examine à sa quarante-troisième session, qui doit se tenir à Vienne du 18 au 22 décembre 2023.

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 contractant³.

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 transport⁴.

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 dispositions de droit interne applicables.

Article 2. Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. 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 confiée⁵.

2. 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 transport⁶.

3. Le terme « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises⁷.

4. 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

³ Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 (la « Convention sur le transport multimodal »), article 2. Dans le cadre des consultations tenues par le secrétariat, il a été estimé que le nouvel instrument devrait s'appliquer à l'émission, au transfert et aux effets juridiques des documents de cargaison négociables en relation avec le transport international de marchandises uniquement lorsque le lieu de la prise en charge 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.

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

⁵ Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (les « Règles de Hambourg »), art. 1-2.

⁶ Convention sur le transport multimodal, art. 1-5.

⁷ 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]⁸.

5. 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 différent⁹.

6. Le terme « document de cargaison négociable » désigne un document signé par l'entrepreneur de transport 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 reçues par l'entrepreneur de transport et expédiées à l'ordre du porteur, et qui ne porte pas la mention « non négociable »¹⁰. Sauf indication contraire, le terme « document de cargaison négociable » tel qu'employé dans la présente Convention désigne également un « document électronique de cargaison négociable ».

7. 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.

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

9. Le « transfert » d'un document électronique de cargaison négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif¹².

10. 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 marchandises¹³.

11. 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 prise en charge, par l'entrepreneur de transport, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et
- b) Constate ou contient le contrat de transport¹⁴.

12. 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 transport¹⁵.

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

¹⁰ Règles de Rotterdam, art. 1-15. Le secrétariat a modifié cette définition pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 57).

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

¹² Règles de Rotterdam, art. 1-22.

¹³ Règles de Rotterdam, art. 1-1 ; Convention sur le transport multimodal, art. 1-3.

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

¹⁵ Convention sur le transport multimodal, art. 1-2. Le secrétariat a modifié cette définition pour préciser qu'elle est censée couvrir les transporteurs substitués, à moins que le Groupe de travail n'en décide autrement. Ce dernier voudra peut-être noter que dans le nouvel instrument, l'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 prise en charge jusqu'au lieu de destination) ; et b) de l'émission d'un document de cargaison négociable et de la livraison des marchandises au porteur 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.

Article 3. Émission du document de cargaison négociable¹⁶

1. L'expéditeur et l'entrepreneur de transport¹⁷ peuvent convenir que ce dernier, lors de la prise en charge des marchandises¹⁸, [ou à une date ultérieure déterminée par les parties,] émet un document de cargaison négociable conformément aux dispositions de la présente Convention.

Option 1¹⁹

2. À moins que l'expéditeur et l'entrepreneur de transport n'en conviennent autrement, le document de cargaison négociable est émis sous la forme d'un document distinct, en plus du document de transport [lorsque le contrat prévoit un transport international effectué par plusieurs modes de transport].

Option 2

2. L'expéditeur et l'entrepreneur de transport peuvent convenir :

a) Que le document de cargaison négociable sera émis sous la forme d'un document distinct, en plus du document de transport ; ou

b) Que le document de transport émis en vertu du contrat pour couvrir un ou plusieurs modes de transport servira également de document de cargaison négociable aux fins de la présente Convention, par l'insertion d'une référence appropriée à la présente Convention au recto du document de transport.

Option 3

2. L'expéditeur et l'entrepreneur de transport peuvent convenir :

a) Que le document de cargaison négociable sera émis sous la forme d'un document distinct, en plus du document de transport ; ou

b) Que le document de transport émis en tant que document négociable pour couvrir un ou plusieurs modes de transport servira également de document de cargaison négociable aux fins de la présente Convention, par l'insertion d'une référence appropriée à la présente Convention au recto du document de transport.

3. Le document de cargaison négociable ne remplace aucun document de transport que l'entrepreneur de transport [ou tout transporteur substitué]²⁰ peut être tenu de délivrer en vertu de la loi applicable au contrat de transport ou des termes du contrat. L'émission 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

¹⁶ Le Groupe de travail souhaitera peut-être se rappeler qu'il a longuement été question de ce projet de disposition à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 13 à 26). Il souhaitera peut-être noter que les membres de la FIATA utilisent le connaissance de transport multimodal de la Fédération comme titre négociable, pour les expéditions effectuées tant par plusieurs modes que par un seul mode, en fonction des besoins de l'expéditeur.

¹⁷ Par souci de clarté, le secrétariat a remplacé l'expression « les parties à un contrat de transport international » par les mots « l'expéditeur et l'entrepreneur de transport ».

¹⁸ Convention sur le transport multimodal, art. 5-1.

¹⁹ Le secrétariat a rédigé trois options qu'il soumet par la présente à l'examen du Groupe de travail. L'option 1 est similaire quant au fond au projet d'article 3-2 tel qu'il figure en annexe au document A/CN.9/WG.VI/WP.96. L'option 2 laisse aux parties la possibilité de choisir dans quelles circonstances il conviendra d'émettre le document de cargaison négociable afin de tenir compte au mieux de leurs pratiques commerciales, conformément aux délibérations tenues par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 18). Le secrétariat a rédigé l'option 3 en tenant compte de l'avis exprimé par les experts qu'il avait consultés tendant à relier la forme du document de cargaison négociable à la nature du document de transport (c'est-à-dire négociable ou non négociable).

²⁰ Le Groupe de travail souhaitera peut-être déterminer si l'on pourrait supprimer la référence au « transporteur substitué » étant donné que la définition de l'« entrepreneur de transport » a été modifiée.

dans le transport international de marchandises, conformément aux conventions internationales ou aux législations nationales applicables²¹.

4. Le 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 pour les transports routiers 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 portée sur tous les exemplaires du document de transport.

5. Le document de cargaison négociable est établi à ordre [ou à l'ordre d'une personne nommément désignée]²² [ou au porteur]²³. Le document de cargaison négociable établi à ordre doit comporter le nom de la personne à l'ordre de laquelle les marchandises doivent être livrées. En l'absence de cette indication, le document de cargaison négociable est réputé être établi à l'ordre de l'expéditeur.

*Option 1*²⁴

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 ».

*Option 2*²⁵

6. Un document de cargaison négociable peut être émis en plusieurs originaux. 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 est signé par l'entrepreneur de transport ou une personne agissant en son nom²⁶ et indique²⁷:

- a) Le nom et l'adresse²⁸ de l'entrepreneur de transport ;

²¹ Convention sur le transport multimodal, art. 13.

²² Lors des consultations d'experts tenues par le secrétariat, il a été estimé que le membre de phrase « ou à l'ordre d'une personne nommément désignée » était nécessaire pour assurer la cohérence avec les paragraphes 1 et 3 du projet d'article 10. En outre, il a été expliqué que dans les opérations de lettres de crédit, il pouvait être nécessaire d'établir un document de transport négociable à ordre ou à l'ordre d'une personne nommément désignée. Si la lettre de crédit exigeait que le document de transport négociable soit établi à ordre, il y aurait incohérence si ce document était établi à l'ordre d'une personne nommément désignée, et vice versa.

²³ Convention sur le transport multimodal, art. 6-1 a). Compte tenu du risque accru de 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 s'il décide de conserver les documents de cargaison négociables au porteur dans le projet d'instrument.

²⁴ L'option 1 est identique au projet d'article 3-6 tel qu'il figure en annexe au document [A/CN.9/WG.VI/WP.96](#).

²⁵ Le secrétariat a rédigé l'option 2 en tenant compte des délibérations tenues par le Groupe de travail à sa quarante et unième session ([A/CN.9/1127](#), par. 25).

²⁶ Le secrétariat a remplacé le membre de phrase « autorisée par lui » par « agissant en son nom » conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session ([A/CN.9/1127](#), par. 46).

²⁷ Le secrétariat a i) modifié le chapeau afin de ne pas limiter l'application de l'article 4 aux cas dans lesquels le document de cargaison négociable était émis sous la forme d'un document distinct, et ii) regroupé les éléments énumérés à l'article 4, les classant dans deux listes obligatoires et une liste indicative, comme le Groupe de travail l'avait décidé à sa quarante et unième session ([A/CN.9/1127](#), par. 27 et 30 à 50).

²⁸ Le secrétariat a remplacé les mots « établissement principal » par le mot « adresse » conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session ([A/CN.9/1127](#), par. 32).

b) Le nom et l'adresse du destinataire, si la loi applicable au contrat de transport l'exige ou s'il a été désigné par l'expéditeur^{29, 30}; et

c) La date de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport³¹.

2. Le document de cargaison négociable reproduit les informations suivantes telles qu'elles figurent dans le contrat de transport :

a) La nature générale des marchandises, 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 marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur³² ;

b) L'état apparent des marchandises ;

c) Le nom et l'adresse de l'expéditeur³³ ;

d) Le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport³⁴ ;

e) Le lieu et la date d'émission³⁵ du document de transport et du document de cargaison négociable, s'il a été émis séparément ;

f) S'il est connu de l'entrepreneur de transport³⁶, le lieu de livraison des marchandises³⁷ ;

g) Le nombre d'originaux du document de cargaison négociable, lorsque plusieurs originaux sont émis³⁸ ; et

h) Une déclaration indiquant si le fret a été payé d'avance ou une indication précisant qu'il est dû par le destinataire³⁹.

3. 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 les parties ;

²⁹ Le secrétariat a complété les mots « loi applicable » par les mots « au contrat de transport » par souci de clarté.

³⁰ Règles de Rotterdam, art. 36-3. Le Groupe de travail voudra peut-être, pour ce point, examiner les différences entre les différents modes de transport.

³¹ Règles de Rotterdam, art. 36-2 c) et 36-3 c).

³² Règles de Rotterdam, art. 36-1 ; Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (« Convention de Montréal », art. 5 c) ; Règles uniformes COTIF/CIM concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (« RU CIM de 1999 », art. 7-1 ; Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer 2020 (SMGS), art. 15-1. En ce qui concerne les marchandises dangereuses, voir par exemple RU CIM de 1999, art. 7-1 h), et SMGS, art. 9 et annexe 2.

³³ RU CIM de 1999, art. 7-1 b) et SMGS, art. 15-1 1).

³⁴ Règles de Rotterdam, art. 36-2 c) et 36-3 c). Le secrétariat a supprimé la référence au « chargement » pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 36).

³⁵ Le Groupe de travail souhaitera peut-être se demander si l'inscription d'une date sur le document électronique de cargaison négociable 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).

³⁶ Règles de Rotterdam, art. 36-3 c).

³⁷ RU CIM de 1999, art. 7-1 f) et SMGS, art. 15-1 5). Le Groupe de travail voudra peut-être, pour ce point, examiner les différences entre les différents modes de transport.

³⁸ Règles de Rotterdam, art. 36-2 d). Compte tenu du principe de neutralité technologique, le Groupe de travail voudra peut-être se demander si plusieurs originaux d'un document électronique de cargaison négociable pourraient être générés car les systèmes électroniques ne permettent pas tous l'émission de multiples originaux (A/CN.9/1127, par. 44).

³⁹ Le secrétariat a modifié ce point pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 47).

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 négociable ;

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

d) Le moyen pouvant être utilisé pour 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 électronique de cargaison négociable, s'il existe, a cessé de produire des effets ou d'être valable; et

e) Toutes autres indications que les parties peuvent convenir 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 émis⁴⁰.

2. [La signature apposée sur le document de cargaison négociable doit être manuscrite]⁴¹.

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

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'expéditeur⁴². 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 électronique⁴³, si une méthode fiable est utilisée pour :

a) Identifier ce document électronique comme le document électronique de cargaison négociable⁴⁴ ;

b) Saisir toutes les informations requises à l'article 4 sous une forme accessible de manière à pouvoir être consultée ultérieurement⁴⁵ ;

c) 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 valable⁴⁶ ;

d) Permettre d'identifier le porteur et de transférer le contrôle exclusif de ce document électronique à un autre porteur⁴⁷ [y compris par endossement ou au porteur] ;

⁴⁰ 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)).

⁴¹ Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 51 et 52). Ce dernier voudra peut-être se demander si l'exigence d'une signature manuscrite, qui découle des conventions internationales existantes, est encore réaliste dans la pratique. Il voudra peut-être aussi déterminer le ou les procédés de signature appropriés pour les documents électroniques de cargaison négociables.

⁴² Règles de Rotterdam, art. 8 a).

⁴³ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 7-1.

⁴⁴ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-1 b) i).

⁴⁵ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 8 et 10-1 a) ; 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. 4-1 ; Règles de Rotterdam, art. 8 a).

⁴⁶ 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.

⁴⁷ 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. »).

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 13, ce document électronique a cessé de produire des effets ou d'être valable ; et⁴⁸

f) Préserver l'intégrité de ce document électronique⁴⁹.

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 électronique.

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 dont le signataire peut garder le contrôle exclusif ; et

d) Est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable⁵⁰.

4. 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 établi⁵¹.

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'affichage⁵².

6. Les exigences visées au paragraphe 1 du présent article sont aisément vérifiables⁵³.

Article 6. Remplacement d'un document papier de cargaison négociable par un document électronique de cargaison négociable et inversement^{54, 55}

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 :

⁴⁸ 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.

⁴⁹ 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).

⁵⁰ Protocole e-CMR, art. 3-1.

⁵¹ Protocole e-CMR, art. 3-2.

⁵² Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-2 ; Protocole e-CMR, art. 4-2.

⁵³ Règles de Rotterdam, art. 9-2.

⁵⁴ 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. 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 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.

⁵⁵ 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

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 transport⁵⁶ ;

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 4⁵⁷, et mentionne qu'il se substitue à ce dernier ; et

c) Une méthode fiable est utilisée pour que le changement de support prenne effet⁵⁸.

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 :

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 effet⁵⁹.

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 valable⁶⁰.

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 valable⁶¹.

5. Le changement de support visé aux paragraphes 1 et 2 n'a pas d'incidence sur les droits et obligations des parties⁶².

utilisant une technologie différente, compte tenu du fait que des technologies différentes peuvent être utilisées par différents systèmes.

⁵⁶ Le Groupe de travail voudra peut-être noter que la référence à « un document de cargaison négociable » comprendrait normalement tous les exemplaires originaux s'il en a été émis plusieurs, à la fois sur papier et sous forme électronique. Il voudra donc peut-être décider 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 électroniques de cargaison négociables.

⁵⁷ 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.

⁵⁸ Règles de Rotterdam, art. 10-1 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-1 et 17-2.

⁵⁹ Règles de Rotterdam, art. 10-2 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-1 et 18-2.

⁶⁰ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-3.

⁶¹ Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-3.

⁶² Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-4 et 18-4.

*Article 7. Omissions dans le document de cargaison négociable*⁶³

1. L'absence d'une ou plusieurs des indications visées à 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 remplisse les conditions énoncées au paragraphe 6 de l'article 2⁶⁴.
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, le document de cargaison négociable est réputé avoir été émis en même temps que le document de transport⁶⁵.
3. 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 document⁶⁶.
4. Si le document de cargaison négociable n'indique pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment de leur prise en charge par l'entrepreneur de transport, il est réputé avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de la prise en charge⁶⁷.

*Article 8. Force probante du document de cargaison négociable**Option 1*⁶⁸

1. L'entrepreneur de transport peut formuler des réserves au sujet de toute information visée au paragraphe 2, alinéa a), 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 ; et
 - b) Qu'il n'a pas de moyens raisonnables de vérifier ces informations.
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 document.

Option 2

1. Sauf dans la mesure où les informations visées au paragraphe 2, alinéa a), de l'article 4, telles qu'elles ont été fournies par l'expéditeur et figurent dans le document de cargaison négociable, ont fait l'objet d'une réserve conformément à la loi applicable au contrat de transport, le document de cargaison négociable fait foi, sauf

⁶³ Le secrétariat a supprimé le paragraphe concernant la responsabilité de l'entrepreneur de transport lorsqu'il avait l'intention de léser un tiers, conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 65).

⁶⁴ Règles de Hambourg, art. 15-3. Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 57).

⁶⁵ Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 61).

⁶⁶ Le secrétariat a ajouté ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 61).

⁶⁷ Règles de Rotterdam, art. 39-3. Le Groupe de travail voudra peut-être se demander s'il convient de traiter séparément la question du droit légitime du porteur de se fonder sur ces informations et celle des demandes de réparation en cas de perte ou de dommage introduites en vertu du contrat de transport afin de garantir à un porteur ultérieur que les marchandises ont été reçues en bon état (A/CN.9/1127, par. 63).

⁶⁸ Règles de Rotterdam, art. 40 et 41 ; Convention sur le transport multimodal, art. 10 a) ; voir également RU CIM de 1999, art. 12. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 67 et 68), le secrétariat a rédigé deux options, qu'il soumet par la présente à l'examen du Groupe de travail.

preuve contraire, de la prise en charge, par l'entrepreneur de transport, des marchandises indiquées dans ledit document.

2. 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 lorsque ledit document a été transféré à un tiers [, y compris un destinataire,] qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises qui y était donnée⁶⁹.

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 conformément au contrat de transport ;
- b) D'exiger la livraison des marchandises en transit ;
- c) De remplacer le destinataire ; et
- d) 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 livraison⁷⁰.

2. L'émission et le transfert du document de cargaison négociable au porteur ont le même effet, aux fins de l'acquisition et de la cession de droits sur les marchandises, y compris aux fins de la constitution d'une sûreté sur les marchandises, que la remise physique des marchandises, à condition que l'entrepreneur de transport soit en leur possession⁷¹.

3. Les droits énumérés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus prennent naissance lors de l'émission du document de cargaison négociable et s'éteignent, à l'exception de ceux énumérés au paragraphe 1 d), lors de la remise du document de transport négociable⁷².

4. 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 dûment⁷³. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé⁷⁴.

5. [Les demandes, déclarations, instructions, ordres, réserves ou autres communications concernant le transfert d'un document de cargaison négociable ou la livraison des marchandises mentionnés dans ledit document peuvent être établis par communication électronique]⁷⁵.

⁶⁹ 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. Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 70).

⁷⁰ Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 73 à 75).

⁷¹ Le secrétariat a ajouté ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 75).

⁷² Règles de Rotterdam, art. 50-2. Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 76). Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter qu'à sa quarante et unième session, l'inquiétude 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).

⁷³ Le Groupe de travail souhaitera peut-être déterminer si ce paragraphe doit être adapté au contexte électronique (A/CN.9/1127, par. 78). Il 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 d).

⁷⁴ Règles de Rotterdam, art. 51.

⁷⁵ 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

*Article 10. Transfert des droits découlant d'un document papier de cargaison négociable ou d'un document électronique de cargaison négociable*⁷⁶

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

a) En remettant le document de cargaison négociable dûment endossé au profit de cette autre personne [ou en blanc][, s'il s'agit d'un document à ordre]⁷⁷ ; ou

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 désigné⁷⁸ ; [ou ii) d'un document établi au porteur ou endossé en blanc.]^{79, 80}

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 transférés⁸¹.

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 à l'ordre d'une personne nommément désignée,] en transférant le contrôle exclusif du document conformément aux exigences visées au paragraphe 6 de l'article 5⁸².

Article 11. Communication

Si l'entrepreneur de transport a besoin d'informations, d'instructions ou de documents concernant les marchandises pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, il doit les demander au porteur du document de cargaison négociable. S'il n'est pas en mesure d'obtenir ces instructions dans un délai raisonnable, il procède conformément au contrat de transport⁸³.

Article 12. Responsabilité du porteur

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

motif que le mode de communication serait soumis à l'autonomie des parties et à la législation interne applicable. On avait 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 avait craint que le paragraphe soit mal interprété et laisse entendre que les communications électroniques pourraient suffire dans tous les cas où le porteur exerçait le droit de contrôle, indépendamment des mécanismes spécifiques d'exercice du droit de disposition prévus par les conventions internationales existantes régissant le transport de marchandises (par exemple, insertion d'instructions dans le document de transport lui-même) (A/CN.9/1127, par. 79).

⁷⁶ 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).

⁷⁷ Règles de Rotterdam, art. 57-1 ; Conditions standard (1992) régissant le connaissance de transport multimodal de la FIATA, 3.1.

⁷⁸ Règles de Rotterdam, art. 57-1.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 84).

⁸¹ Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 86).

⁸² Règles de Rotterdam, art. 57-2.

⁸³ Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 89).

aucune responsabilité en vertu de ce contrat [et de la présente Convention] en cette seule qualité de porteur du document⁸⁴.

*Article 13. Livraison des marchandises*⁸⁵

1. La livraison des marchandises ne peut être exigée de l'entrepreneur de transport que contre remise du document de cargaison négociable dûment endossé, le cas échéant [et à condition que le porteur s'identifie dûment]⁸⁶.
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 a effectué la livraison de bonne foi contre remise de l'un de ces originaux⁸⁷.] [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 de produire des effets ou d'être valables⁸⁸.]⁸⁹
3. À la demande de l'entrepreneur de transport, le porteur accuse réception des marchandises livrées par celui-ci 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 réception⁹⁰.
4. Le droit applicable au contrat de transport régit les autres aspects de la livraison des marchandises au porteur.

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, notamment⁹¹ :

- 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 ;

⁸⁴ Règles de Rotterdam, art. 58-1. Le secrétariat a ajouté cette disposition pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 90).

⁸⁵ 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.

⁸⁶ Le secrétariat a modifié ce paragraphe pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 91 et 93).

⁸⁷ Convention sur le transport multimodal, art. 6-3.

⁸⁸ Règles de Rotterdam, art. 47-1 c).

⁸⁹ 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 4 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.

⁹⁰ Règles de Rotterdam, art. 44.

⁹¹ 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.

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 méthode⁹².

⁹² 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.