



# Assemblée générale

Distr. limitée  
22 septembre 2023  
Français  
Original : anglais

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
**Groupe de travail VI (Documents de cargaison négociables)**  
**Quarante-troisième session**  
Vienne, 27 novembre-1<sup>er</sup> décembre 2023

## Documents de cargaison négociables

### Note du Secrétariat

#### Table des matières

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



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

## I. Introduction

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

## II. Organisation des futurs travaux

2. Le Groupe de travail voudra peut-être utiliser l'avant-projet révisé de dispositions pour un nouvel instrument sur les documents de cargaison négociables qui figure en annexe à la présente note pour tenir ses délibérations à sa quarante-troisième 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-quatrième session, qui doit se tenir à New York du 6 au 10 mai 2024.

---

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

## Annexe

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

## CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### *Article premier. Champ d'application*

1. La présente Convention s'applique à l'émission, au transfert et aux effets juridiques d'un document de cargaison négociable en rapport avec le transport international de 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 contractant<sup>1</sup>.

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 transport<sup>2</sup>.

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<sup>3</sup>*

Aux fins de la présente Convention :

1. Le terme « expéditeur » désigne toute personne par laquelle le contrat de transport est conclu avec l'entrepreneur de transport<sup>4</sup>.

2. Le terme « destinataire » désigne la personne nommément désignée dans le contrat de transport comme la personne habilitée à prendre livraison des marchandises<sup>5</sup>.

3. Le terme « porteur » désigne la personne qui est en possession d'un document de cargaison négociable et y est identifiée comme l'expéditeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé ; ou s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Convention sur le transport multimodal, art. 4-1.

<sup>3</sup> Le secrétariat a supprimé les définitions de « transporteur substitué » et de « transport international de marchandises », conformément aux décisions prises par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 28 et 38).

<sup>4</sup> Le secrétariat a modifié cette définition conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 30 et 31).

<sup>5</sup> Le secrétariat a modifié cette définition conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 33).

dudit document<sup>6, 7</sup>; [ou une personne qui a le contrôle d'un document électronique de cargaison négociable<sup>8</sup>].

4. Le terme « document de cargaison négociable » désigne un document émis par l'entrepreneur de transport qui indique, par une mention telle que « à ordre » ou « négociable », ou une expression équivalente, que les marchandises ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport et expédiées à l'ordre du porteur<sup>9</sup>.

5. Le terme « document électronique » désigne l'information créée, communiquée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, y compris, au besoin, toute l'information logiquement associée ou autrement jointe au document de façon à en devenir partie, qu'elle soit créée simultanément ou non<sup>10</sup>.

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

7. Le terme « transfert » d'un document électronique de cargaison négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif<sup>11</sup>.

8. Le terme « contrat de transport » désigne un contrat par lequel un entrepreneur de transport s'engage, à titre onéreux, à exécuter un transport international de marchandises<sup>12</sup>.

#### *Option 1*

9. 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 transport<sup>13</sup>.

#### *Option 2<sup>14</sup>*

9. Le terme « document de transport » désigne un document qui fait foi d'un contrat de transport, de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport et de l'engagement pris par celui-ci de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat<sup>15</sup>.

10. 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 transport.

<sup>6</sup> Le secrétariat a supprimé les crochets, conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session d'autoriser l'émission de documents au porteur (A/CN.9/1134, par. 36 et 73).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être envisager d'ajouter le membre de phrase « ou une personne qui a le contrôle d'un document électronique de cargaison négociable », afin de tenir compte du contexte électronique.

<sup>9</sup> Le secrétariat a modifié cette définition conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 39, 41, 42 et 76). En particulier, le secrétariat a remplacé le terme « reçues » par « prises en charge » dans cette définition et dans d'autres dispositions pertinentes par souci de cohérence (A/CN.9/1134, par. 41).

<sup>10</sup> Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 2.

<sup>11</sup> Règles de Rotterdam, art. 1-22.

<sup>12</sup> Le secrétariat a modifié cette définition conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 47).

<sup>13</sup> Règles de Rotterdam, art. 1-14 ; voir également Convention sur le transport multimodal, art. 1-4.

<sup>14</sup> Le secrétariat a ajouté l'option 2 conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 51).

<sup>15</sup> Convention sur le transport multimodal, art. 1-4.

## CHAPITRE 2. DOCUMENTS DE CARGAISON NÉGOCIABLES

### *Article 3. Émission du document de cargaison négociable*

1. L'expéditeur et l'entrepreneur de transport peuvent convenir que ce dernier, lors de la prise en charge des marchandises, émet un document de cargaison négociable conformément aux dispositions de la présente Convention<sup>16</sup>.
2. Un document de transport qui contient les informations visées au paragraphe 1 de l'article 4 sert de document de cargaison négociable aux fins de la présente Convention s'il comporte une annotation à cet effet et une référence appropriée à la présente Convention au recto.
3. Nonobstant le paragraphe 2 ci-dessus, si le document de transport visé au paragraphe 2 n'est pas négociable, au lieu de l'utiliser comme document de cargaison négociable, les parties peuvent convenir que l'entrepreneur de transport émet le document de cargaison négociable en tant que document distinct<sup>17</sup>. L'entrepreneur de transport qui émet un document de cargaison négociable sous la forme d'un document distinct en plus d'un document de transport non négociable confirme l'émission de ce document de cargaison négociable en insérant une annotation correspondante sur le document de transport<sup>18</sup>.
4. Le document de cargaison négociable émis en tant que document distinct conformément au paragraphe 3 ne remplace aucun document de transport que l'entrepreneur de transport peut être tenu de délivrer en vertu de la loi applicable au contrat de transport ou des termes du contrat<sup>19</sup>. 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 dans le transport international de marchandises, conformément aux conventions internationales ou aux législations nationales applicables<sup>20</sup>.
5. Le document de cargaison négociable est établi à ordre [ou à l'ordre d'une personne nommément désignée]<sup>21</sup> ou au porteur<sup>22</sup>. [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]<sup>23</sup>.
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<sup>24</sup> ».

<sup>16</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 56).

<sup>17</sup> Le secrétariat a reformulé cette disposition conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 64).

<sup>18</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 72).

<sup>19</sup> Le secrétariat a modifié cette phrase conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 28, 66 et 68).

<sup>20</sup> Convention sur le transport multimodal, art. 13.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> Convention sur le transport multimodal, art. 6-1 a).

<sup>23</sup> Le secrétariat a conservé les mots « ou au porteur » sans crochets et placé les deuxième et troisième phrases entre crochets, conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 73).

<sup>24</sup> Le secrétariat a retenu cette option conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 74).

*Article 4. Contenu du document de cargaison négociable*

1. Le document de cargaison négociable est signé par l'entrepreneur de transport et indique<sup>25</sup> :

- a) Le nom et l'adresse<sup>26</sup> de l'entrepreneur de transport ;
- b) Le nom et l'adresse du destinataire, si la loi applicable au contrat de transport<sup>27</sup> l'exige ou s'il a été désigné par l'expéditeur<sup>28</sup> ;
- c) La date de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport<sup>29</sup> ;
- d) La nature générale des marchandises, [telles qu'elles ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport,] 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'expéditeur]<sup>30, 31</sup>;
- e) L'état apparent des marchandises ;
- f) Le nom et l'adresse de l'expéditeur<sup>32</sup> ;
- g) Le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport<sup>33</sup> ;
- 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<sup>34</sup>, le lieu de livraison des marchandises<sup>35</sup> ;
- j) Le nombre d'originaux du document de cargaison négociable, lorsque plusieurs originaux sont émis<sup>36</sup> ; et
- k) Une déclaration indiquant si le fret a été payé d'avance ou une indication précisant qu'il est dû par le destinataire<sup>37</sup>.

<sup>25</sup> Le secrétariat a modifié cette phrase conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-troisième session (A/CN.9/1134, par. 76).

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> Le secrétariat a complété les mots « loi applicable » par les mots « au contrat de transport » par souci de clarté.

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> Règles de Rotterdam, art. 36-2 c) et 36-3 c).

<sup>30</sup> 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.

<sup>31</sup> Le secrétariat a modifié ce point conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 77).

<sup>32</sup> RU CIM de 1999, art. 7-1 b) et SMGS, art. 15-1 1).

<sup>33</sup> Règles de Rotterdam, art. 36-2 c) et 36-3 c). Le secrétariat a supprimé la référence au « chargement », conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 36).

<sup>34</sup> Règles de Rotterdam, art. 36-3 c).

<sup>35</sup> 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.

<sup>36</sup> Règles de Rotterdam, art. 36-2 d).

<sup>37</sup> Le secrétariat a modifié ce point conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 47).

2. Le document de cargaison négociable peut en outre indiquer :
  - a) La date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties ;
  - 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 ; et
  - d) 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 émis<sup>38</sup>.
3. Un document de cargaison négociable qui est émis en tant que document distinct conformément au paragraphe 3 de l'article 3, reproduit les indications visées au paragraphe 1 ci-dessus, telles qu'elles figurent dans le document de transport<sup>39</sup>.
4. [La signature apposée sur le document de cargaison négociable doit être manuscrite.]<sup>40</sup>

*Article 5. Omissions dans le document de cargaison négociable*<sup>41</sup>

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 4 de l'article 2<sup>42</sup>.
2. Si le document de cargaison négociable comprend une date, mais n'en indique pas la signification, celle-ci est réputée être la date d'émission du document. Sauf indication contraire, un document de cargaison négociable émis en tant que document distinct conformément au paragraphe 3 de l'article 3 est réputé avoir été émis en même temps que le document de transport<sup>43</sup>.
3. Si l'annotation visée au paragraphe 2 de l'article 3 n'indique pas la date à partir de laquelle le document de transport sert de document de cargaison négociable, le document de transport est réputé remplir cette fonction à compter de sa date d'émission.
4. Si le document de cargaison négociable ne mentionne pas la date de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport, les marchandises sont réputées avoir été prises en charge par ce dernier à la date d'émission du document<sup>44</sup>.

<sup>38</sup> 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)].

<sup>39</sup> Le secrétariat a ajouté cette disposition conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 75).

<sup>40</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à 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.

<sup>41</sup> 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).

<sup>42</sup> Règles de Hambourg, art. 15-3. Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 57).

<sup>43</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 61).

<sup>44</sup> Le secrétariat a ajouté ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 61).

5. Si le document de cargaison négociable n'indique pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où l'entrepreneur de transport les prend en charge, il est réputé avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur prise en charge par l'entrepreneur de transport<sup>45</sup>.

*Article 6. Force probante du document de cargaison négociable*

*Option 1*<sup>46</sup>

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

a) Qu'il ne répond pas de l'exactitude de ces informations parce qu'il sait effectivement ou a des motifs raisonnables de croire que ces informations sont fausses ou trompeuses ; 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 1, alinéa d), 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 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 donnée<sup>47</sup>.

*Article 7. 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

<sup>45</sup> 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).

<sup>46</sup> 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.

<sup>47</sup> 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 conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 70).

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 livraison<sup>48</sup>.

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 possession<sup>49</sup>.

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 négociable<sup>50</sup>.

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 dûment<sup>51</sup>. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé<sup>52</sup>.

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]<sup>53</sup>.

#### *Article 8. 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 transport<sup>54</sup>.

<sup>48</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 73 à 75).

<sup>49</sup> Le secrétariat a ajouté ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 75).

<sup>50</sup> Règles de Rotterdam, art. 50-2. Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à 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 connaissance maritime, n'avait pas encore été transmis à destination à l'arrivée des marchandises (A/CN.9/1127, par. 77).

<sup>51</sup> 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).

<sup>52</sup> Règles de Rotterdam, art. 51.

<sup>53</sup> Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (Protocole e-CMR), art. 2-1. Le Groupe de travail voudra peut-être se rappeler qu'un certain soutien avait été exprimé à sa quarante et unième session en faveur de la suppression de ce paragraphe au motif que le mode de communication serait soumis à l'autonomie des parties et à la législation interne applicable. On a fait remarquer que l'objectif de ce paragraphe n'était pas clair et qu'il pourrait être interprété comme ne permettant pas de recourir aux communications électroniques dans les cas de figure qui n'étaient pas mentionnés expressément dans ce paragraphe. Par ailleurs, on 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).

<sup>54</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 89).

*Article 9. 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 aucune responsabilité en vertu de ce contrat [et de la présente Convention] en cette seule qualité de porteur du document<sup>55</sup>.

*Article 10. Livraison des marchandises*

1. La livraison des marchandises ne peut être exigée de l'entrepreneur de transport que contre remise du document de cargaison négociable dûment endossé, le cas échéant [et à condition que le porteur s'identifie dûment]<sup>56</sup>.
2. Si plusieurs originaux du document de cargaison négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet<sup>57, 58</sup>.
3. À la demande de l'entrepreneur de transport, le porteur accuse réception des marchandises livrées par celui-ci<sup>59</sup>. L'entrepreneur de transport peut refuser de livrer les marchandises si le porteur refuse d'en accuser réception<sup>60</sup>.
4. [Le droit applicable au contrat de transport régit les autres aspects de la livraison des marchandises au porteur]<sup>61</sup>.

*Article 11. Transfert des droits découlant d'un document de cargaison négociable<sup>62</sup>*

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<sup>63</sup> ; 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 désigné ; ou ii) d'un document établi au porteur ou endossé en blanc<sup>64, 65</sup>.

<sup>55</sup> Règles de Rotterdam, art. 58-1. Le secrétariat a ajouté cette disposition conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 90).

<sup>56</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 91 et 93).

<sup>57</sup> Règles de Rotterdam, art. 47-1 c).

<sup>58</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 15).

<sup>59</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 16).

<sup>60</sup> Règles de Rotterdam, art. 44.

<sup>61</sup> Le secrétariat a placé ce paragraphe entre crochets conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 17).

<sup>62</sup> 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).

<sup>63</sup> Règles de Rotterdam, art. 57-1 ; Conditions standard (1992) régissant le connaissement de transport multimodal de la FIATA, 3.1.

<sup>64</sup> Règles de Rotterdam, art. 57-1.

<sup>65</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 84). Il a également supprimé les crochets, conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session d'autoriser l'émission de documents au porteur (A/CN.9/1134, par. 73).

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 transférés<sup>66</sup>.

*Article 12. Remplacement d'un document papier de cargaison négociable par un document électronique de cargaison négociable<sup>67</sup>*

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

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

b) L'entrepreneur de transport émet en faveur du porteur un document électronique de cargaison négociable qui reproduit [toutes] les informations figurant dans le document papier, conformément au paragraphe 1 de l'article 4<sup>68</sup>, et mentionne qu'il se substitue au document papier ; et

c) Une méthode fiable est utilisée pour que le changement de support prenne effet<sup>69</sup>.

2. 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 valable<sup>70</sup>.

3. Le changement de support visé au paragraphe 1 n'a pas d'incidence sur les droits et obligations des parties<sup>71</sup>.

---

<sup>66</sup> Le secrétariat a modifié ce paragraphe conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante et unième session (A/CN.9/1127, par. 86).

<sup>67</sup> Règles de Rotterdam, art. 10 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17.

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> Règles de Rotterdam, art. 10-1 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-1 et 17-2.

<sup>70</sup> Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-3.

<sup>71</sup> Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 17-4.

### CHAPITRE 3. DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES DE CARGAISON NÉGOCIABLES<sup>72</sup>

#### *Article 13. Reconnaissance juridique d'un document électronique de cargaison négociable<sup>73</sup>*

Un document électronique de cargaison négociable a les mêmes effets juridiques qu'un document de cargaison négociable sous forme papier et n'est pas privé d'effets juridiques au seul motif qu'il se présente sous une forme électronique<sup>74</sup>.

#### *Article 14. Conditions d'utilisation d'un document électronique de cargaison négociable*

1. Un document de cargaison négociable peut être émis sous forme électronique, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement de l'entrepreneur de transport et de l'expéditeur<sup>75</sup>.

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<sup>76</sup>. 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 détectable<sup>77</sup>.

3. Le document électronique de cargaison négociable peut aussi être signé par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où il a été établi<sup>78</sup>.

4. Lorsque la présente Convention exige ou permet l'émission et le transfert d'un document de cargaison négociable<sup>79</sup>, cette exigence est satisfaite dans le cas d'un document électronique de cargaison si :

- a) Le document électronique de cargaison contient toutes les informations requises au paragraphe 1 de l'article 4<sup>80</sup> sous une forme accessible de manière à pouvoir être consultée ultérieurement<sup>81</sup> ;

<sup>72</sup> Le secrétariat a restructuré le projet d'instrument et placé toutes les dispositions relatives aux documents électroniques de cargaison négociables dans un chapitre distinct.

<sup>73</sup> Le secrétariat a scindé en deux articles distincts le paragraphe 1 du projet d'article 5 de l'avant-projet de dispositions pour un nouvel instrument sur les documents de cargaison négociables qui figurait en annexe au précédent document de travail (A/CN.9/WG.VI/WP.98), afin de répondre aux préoccupations exprimées à la quarante-deuxième session du Groupe de travail (A/CN.9/1134, par. 21).

<sup>74</sup> Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 7-1.

<sup>75</sup> Règles de Rotterdam, art. 8 a).

<sup>76</sup> Protocole e-CMR, art. 3-1.

<sup>77</sup> Protocole e-CMR, art. 3-1.

<sup>78</sup> Protocole e-CMR, art. 3-2.

<sup>79</sup> Le secrétariat a inséré ce membre de phrase conformément à la discussion tenue par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (A/CN.9/1134, par. 20).

<sup>80</sup> Le Groupe de travail souhaitera peut-être se demander si l'inscription d'une date sur le document électronique de cargaison négociable (comme l'exige le paragraphe 1 h) de l'article 4) 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).

<sup>81</sup> 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).

b) Le document électronique de cargaison indique le moyen pouvant être utilisé pour confirmer que la livraison des marchandises au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu de l'article 10 ou du paragraphe 2 de l'article 17, le document électronique de cargaison négociable, s'il existe, a cessé de produire des effets ou d'être valable<sup>82</sup> ;

c) Si une méthode fiable est utilisée pour :

i) Identifier ce document électronique comme le document électronique de cargaison négociable<sup>83</sup> ;

ii) Faire en sorte que ce document électronique puisse faire l'objet d'un contrôle exclusif depuis sa création jusqu'au moment où il cesse de produire des effets ou d'être valable<sup>84</sup> ;

iii) Permettre d'identifier le porteur et de transférer le contrôle exclusif de ce document électronique à un autre porteur<sup>85</sup> [y compris par endossement ou au porteur] ;

iv) Confirmer que la livraison des marchandises au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu de l'article 10 ou du paragraphe 2 de l'article 17, ce document électronique a cessé de produire des effets ou d'être valable<sup>86</sup> ; et

v) Préserver l'intégrité de ce document électronique<sup>87</sup>.

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'affichage<sup>88</sup>.

*Article 15. 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, notamment<sup>89</sup> :

a) La conformité des règles, politiques et pratiques de fonctionnement utilisées par la méthode aux normes et procédures internationalement reconnues qui sont applicables ;

<sup>82</sup> Le secrétariat a déplacé le paragraphe car il ne concerne que les documents électroniques de cargaison négociables et non les documents papier de cargaison négociables. Ce paragraphe était auparavant inclus dans le paragraphe 3 du projet d'article 4 de l'avant-projet de dispositions pour un nouvel instrument sur les documents de cargaison négociables figurant dans l'annexe du précédent document de travail (A/CN.9/WG.VI/WP.98).

<sup>83</sup> Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-1 b) i).

<sup>84</sup> 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.

<sup>85</sup> 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. »).

<sup>86</sup> 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.

<sup>87</sup> 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).

<sup>88</sup> Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 10-2 ; Protocole e-CMR, art. 4-2.

<sup>89</sup> 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.

- b) Tout niveau pertinent de fiabilité de la méthode utilisée ;
- c) Toute norme sectorielle applicable ;
- d) La sûreté du matériel et des logiciels ;
- e) Les ressources financières et humaines, y compris l'existence d'avoirs ;
- f) La régularité et l'étendue des audits réalisés par un organisme indépendant ; et
- g) L'existence d'une déclaration faite par un organisme de contrôle, un organisme d'accréditation ou un programme volontaire concernant la fiabilité de la méthode<sup>90</sup>.

*Article 16. Transfert des droits découlant d'un document électronique de cargaison négociable*

En cas d'émission d'un document électronique de cargaison négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une personne déterminée<sup>91</sup>, en transférant le contrôle exclusif du document<sup>92</sup>.

*Article 17. Remplacement d'un document électronique de cargaison négociable par un document papier de cargaison négociable<sup>93, 94</sup>*

1. [Si un document électronique de cargaison négociable a été émis et que l'entrepreneur de transport et le porteur conviennent de remplacer ce document électronique par un document papier de cargaison négociable]/[Lorsqu'un document électronique de cargaison négociable a été émis, le porteur peut demander à l'entrepreneur de transport de remplacer ce document électronique par un document papier de cargaison négociable]<sup>95</sup> :

- 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 effet<sup>96</sup>.

<sup>90</sup> 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.

<sup>91</sup> Le secrétariat a supprimé les crochets, conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session d'autoriser l'émission de documents au porteur (A/CN.9/1134, par. 73).

<sup>92</sup> Règles de Rotterdam, art. 57-2.

<sup>93</sup> Règles de Rotterdam, art. 10 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 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.

<sup>94</sup> Pendant les consultations menées par le secrétariat, il a été proposé d'introduire des dispositions traitant du transfert d'un document électronique de cargaison négociable d'un système à un autre utilisant une technologie différente, compte tenu du fait que des technologies différentes peuvent être utilisées par différents systèmes.

<sup>95</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être aussi noter que la pratique commerciale actuelle exigerait dans certaines circonstances l'utilisation d'un document papier et se demander s'il serait préférable de prévoir que le porteur d'un document électronique de cargaison négociable est en droit d'exiger un changement de support plutôt que de chercher un accord avec l'entrepreneur de transport.

<sup>96</sup> Règles de Rotterdam, art. 10-2 ; Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-1 et 18-2.

2. Une fois le document papier de cargaison négociable émis conformément au paragraphe 1, le document électronique est rendu inopérant et cesse de produire des effets ou d'être valable<sup>97</sup>.
  3. Le changement de support visé au paragraphe 1 n'a pas d'incidence sur les droits et obligations des parties<sup>98</sup>.
- 

---

<sup>97</sup> Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-3.

<sup>98</sup> Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, art. 18-4.