



Assemblée générale

Distr. générale
4 mai 2021
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Cinquante-quatrième session
Vienne, 28 juin-16 juillet 2021

Programme de travail

Résultats des travaux préparatoires du secrétariat de la CNUDCI en vue d'élaborer un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables

Note du Secrétariat

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	2
II. Informations actualisées sur les travaux menés dans d'autres organisations	3
A. CEE : uniformisation du droit ferroviaire (URL)	3
B. CESAP : harmonisation des cadres juridiques régissant les opérations de transport multimodal	4
C. OTIF : titre de propriété en vertu du contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et numérisation des documents de transport de marchandises	4
D. OSJD : document de transport négociable en vertu de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS)	4
E. CIT : lettre de voiture électronique CIM/SMGS	5
III. Aperçu des travaux préparatoires menés par le secrétariat	5
A. Dispositions relatives aux documents de transport multimodal figurant dans le droit interne, (sous-)régional et international	5
B. Conclusions préliminaires des consultations d'experts	10
IV. Conclusions	16



I. Introduction

1. À sa cinquante-deuxième session, la Commission était saisie d'une proposition du Gouvernement de la République populaire de Chine sur les travaux futurs qu'elle pourrait mener afin de mettre au point un document de transport négociable visant à faciliter le transport multimodal de marchandises, en particulier par voie ferroviaire dans l'espace euroasiatique (A/CN.9/998). La proposition indiquait que, contrairement au connaissement maritime, la lettre de voiture ferroviaire (« LVF ») ne servait pas de titre représentatif et ne pouvait être utilisée pour le règlement et le financement des lettres de crédit. La fonction restreinte de la LVF limitait également la possibilité pour les banques et autres institutions de fournir des services financiers, et augmentait la pression financière pesant sur les importateurs et le risque auquel les exportateurs faisaient face concernant le recouvrement des paiements¹.
2. À cette session, la Commission a examiné avec intérêt cette proposition, qui a été jugée d'une grande importance pratique pour le commerce mondial, en particulier pour la croissance économique des pays en développement. Toutefois, compte tenu de la grande diversité et de la complexité des questions considérées, elle est convenue, dans un premier temps, de demander à son secrétariat de mener des recherches sur les questions juridiques relatives à l'utilisation de lettres de voiture, notamment ferroviaires, et de coordonner ses travaux avec d'autres organisations concernées, telles que l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), les commissions régionales de l'ONU compétentes, en particulier la Commission économique pour l'Europe (CEE) (qui travaillait également à l'élaboration de normes juridiques sur le transport ferroviaire international), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et la Chambre de commerce internationale (CCI). Dans ce contexte, elle a prié son secrétariat de lui rendre compte de l'état d'avancement de ces recherches à sa cinquante-troisième session, en 2020².
3. À sa cinquante-troisième session, après avoir examiné le rapport du secrétariat sur les résultats de ses travaux exploratoires sur le sujet (A/CN.9/1034), la Commission a souscrit à l'avis du secrétariat selon lequel il existait une demande pour des documents de transport négociables couvrant des modes de transport autres que maritime, en particulier le transport ferroviaire. Elle a estimé que ces travaux pourraient aborder les documents de transport négociables et non négociables (l'émission et la teneur des documents de transport ; les droits et obligations des transporteurs ou des entreprises de transport multimodal (ETM) quant à la teneur et à la fonction probatoire des documents ; ainsi que la livraison des marchandises). Elle a également estimé que l'examen des documents de transport électroniques dans le cadre de ces travaux pourrait se révéler particulièrement opportun pour appuyer les nouveaux types de chaînes d'approvisionnement et de modèles logistiques qui devraient se mettre en place à la suite du bouleversement général des affaires causé par la pandémie de COVID-19³. Elle a demandé à son secrétariat d'entreprendre des travaux préparatoires en vue d'élaborer un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables (ci-après les « DTMN ») qui pourraient être utilisés pour les contrats ne prévoyant pas de segment maritime, et de lui présenter les résultats de ces travaux afin qu'elle les examine à sa session suivante. Le secrétariat a été prié de mener ces travaux en étroite coordination et coopération avec les organisations internationales compétentes et de convoquer, si nécessaire, des

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-quatorzième session, Supplément n° 17 (A/74/17), par. 216.

² Ibid., par. 217 et 218.

³ Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-quinzième session, Supplément n° 17 (A/75/17), deuxième partie, par. 81.

réunions de groupes d'experts et, dans la limite des ressources disponibles, un colloque de la CNUDCI⁴.

4. La présente note contient des informations actualisées sur les travaux menés par d'autres organisations et passe en revue les travaux préparatoires que le secrétariat a entrepris à la demande de la Commission, les conclusions provisoires qu'il en a tirées et les propositions qu'il soumet concernant la marche à suivre. Elle s'appuie sur la note du secrétariat dont la Commission était saisie à sa cinquante-troisième session (A/CN.9/1034) et complète celle sur les activités de coordination (A/CN.9/1069) qui, dans la section intitulée « Travaux préparatoires sur les documents de transport multimodal négociables », indique que le secrétariat a participé aux réunions de la CEE et de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) mentionnées ci-après (voir par. 5 et 8). Outre ces réunions, le secrétariat a participé à la réunion du Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF tenue en avril (voir par. 9 ci-dessous).

II. Informations actualisées sur les travaux menés dans d'autres organisations

A. CEE : uniformisation du droit ferroviaire (URL)

5. Comme indiqué dans la note du secrétariat (A/CN.9/1034, par. 10 à 12), le Groupe d'experts de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire examine depuis plusieurs années un large éventail de questions de fond ayant trait à une législation ferroviaire unifiée, notamment les documents de transport. À sa dernière réunion tenue en janvier 2021, après avoir longuement débattu de la question de savoir si la législation ferroviaire unifiée devrait devenir un droit d'interface qui coexisterait avec les régimes COTIF/CIM⁵ et SMGS⁶ ou s'il devrait remplacer ces régimes par un régime juridique unique, le Groupe d'experts a décidé de soumettre à son organe de tutelle, le Groupe de travail des transports par chemin de fer, les documents qu'il a élaboré au cours de ses travaux sur le sujet.

6. Ces documents comprennent un projet de convention sur le contrat de transport international ferroviaire des marchandises : première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire⁷. Le chapitre 4a de ce projet porte sur le connaissance, défini comme un document de transport négociable « spécifiant l'obligation qu'a le transporteur de livrer les marchandises au porteur dudit connaissance » (par opposition à la lettre de voiture définie comme un document qui constate la conclusion et le contenu du contrat de transport). Le projet de convention prévoit que, si les parties au contrat de transport conviennent d'utiliser un document de transport négociable, au lieu d'une lettre de voiture, le transporteur doit « émettre un connaissance dans lequel il s'engage à livrer les marchandises au porteur de ce document » (projet d'article 31a). Le projet de convention ne s'applique pas uniquement au transport ferroviaire. Le projet d'article 1-2 dispose que : « Le contrat de transport peut aussi stipuler que le présent régime juridique s'applique aux transports effectués par d'autres modes de transport en plus du transport ferroviaire international (transport multimodal) : 1. Si un tel accord n'entre pas en contradiction avec une convention internationale régissant ce type de transport supplémentaire ; et

⁴ Ibid., par. 82.

⁵ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) – Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) (disponible à l'adresse https://www.cit-rail.org/secure-media/files/documentation_de/freight/cim/cim_1999_2010-12-01_fr-de-en_rev_ns.pdf?cid=54713). La Convention s'applique en Europe, au Maghreb et au Moyen-Orient.

⁶ Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (disponible en russe à l'adresse <https://osjd.org/ru/8978/page/106077?id=2247>), applicable dans les pays de l'ancien bloc de l'Est.

⁷ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3.

2. À moins que l'État contractant dont le droit s'applique à ce contrat de transport multimodal ait déclaré qu'il n'appliquera pas ce régime juridique aux contrats de transport multimodal. »

7. À sa prochaine session, qui se tiendra en novembre 2021, le Groupe de travail des transports par chemin de fer devrait examiner les documents qui lui ont été soumis par le Groupe d'experts et indiquer la marche à suivre en ce qui concerne l'uniformisation du droit ferroviaire.

B. CESAP : harmonisation des cadres juridiques régissant les opérations de transport multimodal

8. Le groupe spécial d'experts de la CESAP chargé d'harmoniser les cadres juridiques régissant les opérations de transport multimodal a examiné, à ses réunions d'août 2020 et de mars 2021⁸, les moyens d'harmoniser davantage le cadre juridique régissant les opérations de transport multimodal à l'échelle régionale, notamment par un document de transport pouvant attester l'existence d'un contrat et par la dématérialisation de la lettre de voiture. On a reconnu qu'il fallait créer des synergies avec les travaux connexes menés par d'autres organisations, comme la CNUDCI.

C. OTIF : titre de propriété en vertu du contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et numérisation des documents de transport de marchandises

9. Comme indiqué dans la note du secrétariat (A/CN.9/1034, par. 22), la question de l'utilisation de documents négociables dans le transport ferroviaire avait été inscrite au programme du Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF. À sa quatrième session, tenue le 15 avril 2021, après avoir examiné la question sur la base d'une note initiale sur le connaissement établie par le secrétariat de l'OTIF, le Groupe de travail d'experts juridiques a chargé le secrétariat de l'OTIF : a) d'engager des consultations avec les membres de l'OTIF et les acteurs concernés en vue de déterminer s'il était nécessaire de prévoir la possibilité d'utiliser des documents de transport fonctionnant comme des titre de propriété en vertu du contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) ; b) de poursuivre la coopération en la matière avec les organisations et associations internationales compétentes, notamment la CNUDCI, la CCI, l'OSJD et le CIT, dans le cadre des compétences de l'OTIF ; et c) d'élaborer un document de lancement sur la numérisation des documents de transport de marchandises en vue de la première réunion qui doit se tenir en 2022. On a fait remarquer qu'il existait un lien étroit entre ces projets et ceux de l'Organisation mondiale des douanes et de l'Union européenne (UE) sur la dématérialisation des procédures douanières et les informations électroniques relatives au transport de marchandises⁹.

D. OSJD : document de transport négociable en vertu de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS)

10. Comme indiqué dans la note du secrétariat (A/CN.9/1034, par. 21), le Groupe de travail spécial sur les documents de transport négociables de la Commission de

⁸ Les documents des réunions sont disponibles à l'adresse : <https://www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and> et <https://www.unescap.org/events/2021/second-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and>.

⁹ Voir, par exemple, le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, à l'adresse <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1056>.

l'OSJD sur le droit des transports envisage la possibilité d'introduire un document de transport fonctionnant comme un titre de propriété dans le cadre de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS). Il a décidé d'élaborer une annexe au SMGS qui définirait la forme d'un document de transport négociable ainsi que ses conditions d'utilisations et les procédures à suivre dans le cadre du SMGS. On a également commencé à mettre au point des modifications et des compléments au SMGS afin de traiter les questions découlant de l'utilisation d'un document de transport négociable, notamment terminologiques.

E. CIT : lettre de voiture électronique CIM/SMGS

11. Comme indiqué dans la note du secrétariat (A/CN.9/1034, par. 9), le CIT a élaboré en 2006 une lettre de voiture CIM/SMGS uniforme, et a publié les spécifications techniques de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS en 2019¹⁰. Des solutions permettant de numériser les documents qui accompagnent la lettre de voiture CIM/SMGS (par exemple, les lettres de transport ferroviaire ou maritime), dont l'efficacité devrait être testée dans le cadre de projets pilotes, sont actuellement explorées. Des travaux sur un convertisseur XML/EDIFACT ont également commencé. Ces projets ont pour objectif de répondre aux exigences liées à la dématérialisation des procédures douanières dans l'UE (voir par. 9 ci-dessus) et de faire en sorte qu'une lettre de voiture électronique CIM/SMGS soit acceptée par les banques et reconnue comme preuve de l'existence d'un contrat de transport par les tribunaux, les agences d'assurance et d'autres instances (la lettre de voiture CIM/SMGS est acceptée par les douanes comme document de transport et par les banques dans les opérations de crédit documentaire).

III. Aperçu des travaux préparatoires menés par le secrétariat

12. Les travaux préparatoires menés par le secrétariat depuis la cinquante-troisième session de la Commission ont consisté essentiellement à : a) effectuer des recherches sur le sujet, en particulier sur les dispositions relatives aux documents de transport multimodal négociables et non négociables figurant dans le droit interne, (sous-)régional et international (pour les principaux résultats de ces recherches, voir la section A ci-dessous) ; et b) mener des consultations avec des experts et les organisations intéressées, principalement dans le cadre d'une réunion de groupe d'experts sur un nouvel instrument international sur les DTMN tenue en ligne les 2 et 3 février 2021¹¹, et d'un webinaire ouvert sur les expériences internationales en matière de dématérialisation des documents de transport négociables tenu les 13 et 14 avril 2021¹² (pour les principales conclusions de ces consultations, voir la section B ci-dessous).

A. Dispositions relatives aux documents de transport multimodal figurant dans le droit interne, (sous-)régional et international

1. Généralités

13. Une étude des dispositions relatives aux documents de transport multimodal figurant dans le droit interne et (sous-)régional portant sur le transport multimodal montre que la plupart d'entre elles sont similaires aux dispositions de la Convention

¹⁰ www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604.

¹¹ Y ont participé plus de 30 experts invités du monde universitaire, du secteur privé et des gouvernements intéressés. Des présentations ont été faites par des représentants de la CNUCED, de la CEE, de la CESAP, de l'OSJD, du CIT, du CMI et de la FIATA.

¹² La page web du webinaire se trouve à l'adresse <https://uncitral.un.org/fr/webinar-dematerialization-negotiable-transport-documents>.

des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève, 24 mai 1980) (la « Convention multimodale »)¹³.

2. Définition du terme « document de transport multimodal »

14. Le terme « document de transport multimodal » désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport multimodal et constatant la prise en charge des marchandises par l'entreprise de transport multimodal (ETM) ainsi que l'engagement de celle-ci de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat¹⁴.

3. Émission d'un « document de transport multimodal »

15. Le document de transport multimodal doit généralement être émis et signé par l'ETM (ou par une personne agissant en son nom)¹⁵ et peut, au choix de l'expéditeur, se présenter sous forme négociable ou non négociable¹⁶. La plupart des législations étudiées autorisent les signatures manuscrites et électroniques¹⁷.

16. Un document de transport multimodal non négociable doit porter le nom du destinataire désigné¹⁸. Quand un document de transport multimodal est émis sous forme négociable : a) il est à ordre ou au porteur ; b) s'il est à ordre, il est transmissible par endossement ;¹⁹ c) s'il est au porteur, il est transmissible sans

¹³ Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur. Une copie certifiée conforme est disponible à l'adresse https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_fr.

¹⁴ Voir, par exemple, art. 1 de la Convention multimodale ; art. 1 de la décision 331 de la Communauté andine sur le transport multimodal du 4 mars 1993, telle que modifiée par la décision 393 du 9 juillet 1996 (accessible sur le site SICE – Communauté andine – Décision 331 (oas.org), applicable en Bolivie, en Colombie, en Équateur et au Pérou (ci-après la « décision de la Communauté andine »)) ; art. 1 c) de l'Accord partiel du MERCOSUR pour la facilitation du transport multimodal de marchandises du 27 avril 1995 (figurant dans la décision n° 15 du Conseil du Marché Commun – Acuerdo sobre Transporte Multimodal en ambito del MERCOSUR (disponible à l'adresse <http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=294>), applicable en Argentine, au Brésil, au Paraguay et en Uruguay (ci-après l'« accord du MERCOSUR ») ; définition du terme « document de transport multimodal » figurant dans la loi singapourienne sur le transport multimodal (disponible à l'adresse <https://sso.agc.gov.sg/Bills-Supp/42-2020/Published/20201102?DocDate=20201102>) ; et art. 4 de la loi thaïlandaise sur le transport multimodal (disponible à l'adresse http://web.krisdika.go.th/data/outside/outside21/file/Multimodal_Transport_Act_B.E._2548.pdf).

¹⁵ Voir, par exemple, art. 4.2 de la l'arrêté éthiopien n° 548/2007 sur le transport multimodal de marchandises (disponible à l'adresse https://lawethiopia.com/images/federal_proclamation/proclamations_by_number/548.ae..pdf) ; art. 12 de la loi du Myanmar sur le transport multimodal (disponible à l'adresse <https://asean.org/storage/2012/05/Myanmar-Multimodal-Transport-Law-2014.pdf>) ; art. 7-1 et 8-1 de la loi népalaise n° 2063 de 2006 sur le transport multimodal de marchandises (disponible à l'adresse <https://www.lawcommission.gov.np/en/archives/category/documents/prevaling-law/statutes-acts/multimodal-transportation-of-goods-act-20632006>) ; art. 9.1 et 3 de la loi singapourienne ; et art. 10.2 du décret vietnamien n° 87/2009/ND-CP du 19 octobre 2009 sur le transport multimodal (disponible à l'adresse <https://vanbanphapluat.co/decree-no-87-2009-nd-cp-of-october-19-2009-on-multimodal-transport>).

¹⁶ Voir, par exemple, art. 5 de la Convention multimodale ; art. 3 de la décision de la Communauté andine ; art. 3 de l'accord du MERCOSUR ; art. 4.1 de l'accord-cadre de l'ASEAN sur le transport multimodal (disponible à l'adresse <https://afamt.asean.org/wp-content/uploads/2019/07/2005-ASEAN-Framework-Agreement-on-Multimodal-Transport.pdf>), ratifié par le Cambodge, l'Indonésie, le Myanmar, les Philippines, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Vietnam (ci-après dénommé « l'accord de l'ASEAN ») ; art. 8 de la loi brésilienne n° 9611 sur le transport multimodal de marchandises ; art. 4.1 de l'arrêté éthiopien ; art. 7 de la loi indienne de 1993 sur le transport multimodal de marchandises (disponible à l'adresse <https://indiankanoon.org/doc/1998827/>) ; art. 11 de la loi du Myanmar ; art. 7-2 de la loi népalaise ; art. 9.2 de la loi singapourienne ; art. 10 de la loi thaïlandaise ; et art. 10.1 du décret vietnamien.

¹⁷ Voir, par exemple, art. 5-3 de la Convention multimodale ; art. 4-3 de l'accord de l'ASEAN ; art. 3 de la décision de la Communauté andine ; art. 4.3 de l'arrêté éthiopien ; art. 8-2 de la loi népalaise ; art. 10 de la loi thaïlandaise ; et art. 10.3 et 11.3 du décret vietnamien.

¹⁸ Voir, par exemple, art. 12.2 du décret vietnamien.

¹⁹ Idem.

endossement²⁰ ; d) s'il est émis en plusieurs originaux, il doit en indiquer le nombre ; et e) si des copies sont émises, chacune doit porter la mention « copie non négociable »²¹.

17. L'émission du document de transport multimodal n'empêche pas l'émission, si besoin est, d'autres documents relatifs au transport ou à d'autres services intervenant dans le transport multimodal international, conformément aux conventions internationales ou au droit national applicables. L'émission de ces autres documents est sans incidence sur la nature juridique du document de transport multimodal²².

4. Teneur d'un « document de transport multimodal »

18. La législation étudiée exige que le document de transport multimodal, qu'il soit négociable ou non, contienne, en règle générale, les indications suivantes : a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur ; b) L'état apparent des marchandises ; c) Le nom et l'établissement principal de l'ETM ; d) Le nom de l'expéditeur ; e) Le destinataire, s'il a été désigné par l'expéditeur ; f) Le lieu et la date de la prise en charge des marchandises par l'ETM ; g) Le lieu de livraison des marchandises ; h) 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 ; i) Une mention indiquant si le document de transport multimodal est négociable ou non négociable ; j) Le lieu et la date d'émission du document de transport multimodal ; k) La signature de l'ETM ou d'une personne agissant en son nom ; l) Le fret pour chaque mode de transport, s'il a été expressément convenu entre les parties, ou le fret, y compris sa devise, dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire ; m) L'itinéraire prévu, les modes de transport et les points de transbordement, s'ils sont connus au moment de l'émission du document de transport multimodal ; n) Tout régime juridique obligatoire applicable au transport multimodal international ; o) Toute autre indication que les parties peuvent convenir d'insérer dans le document de transport multimodal, si elle n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document de transport multimodal est émis²³. L'absence d'une ou de plusieurs des indications visées n'entache pas la nature juridique du document en tant que document de transport multimodal²⁴ à condition toutefois qu'il remplisse les conditions énoncées dans la définition du terme « document de transport multimodal » (voir par. 14 ci-dessus)²⁵.

²⁰ Voir, par exemple, art. 13 du décret vietnamien.

²¹ Des dispositions similaires à celles des al. a) à e) figurent notamment à l'article 6 de la Convention multimodale ; art. 4 de la loi argentine n° 24.921 sur le transport multimodal de marchandises ; et art. 6 de l'arrêté éthiopien. Les points énumérés aux alinéas a) à d) mais pas à l'alinéa e) figurent également à l'article 10 de la loi népalaise.

²² Voir, par exemple, art. 13 de la Convention multimodale ; et art. 13 de l'arrêté éthiopien.

²³ Voir, par exemple, art. 8 de la Convention multimodale ; art. 4 de la décision de la Communauté andine ; art. 5.1 de l'accord de l'ASEAN ; art. 5.1 de la loi argentine ; art. 10 de la loi brésilienne ; art. 8 de l'arrêté éthiopien ; art. 408-1 et 443-1 de la loi allemande sur la réforme du transport multimodal (disponible à l'adresse www.fsk-gmbh.de/etc/docs/trg.pdf) ; art. 9 de la loi indienne ; art. 18 du règlement mexicain sur le transport multimodal international (disponible à l'adresse <https://www.global-regulation.com/translation/mexico/560902/regulations-for-international-multimodal-transport.html>) ; art. 13 de la loi du Myanmar ; art. 9 de la loi népalaise ; art. 11 de la loi thaïlandaise ; et art. 14 du décret vietnamien.

²⁴ Voir, par exemple, art. 4 de la décision de la Communauté andine ; art. 5.2 de l'accord de l'ASEAN ; art. 9 de la loi indienne ; art. 14 de la loi du Myanmar ; art. 12-2 de la loi népalaise ; et art. 14.2 du décret vietnamien.

²⁵ Voir, par exemple, art. 8 de la Convention multimodale ; art. 8 o) de l'arrêté éthiopien ; art. 10.2 de la loi singapourienne ; et art. 11 de la loi thaïlandaise.

5. Force probante d'un « document de transport multimodal »

19. La législation étudiée prévoit généralement qu'un document de transport multimodal fait foi de la prise en charge par l'ETM des marchandises décrites dans le document²⁶. Elle établit la présomption du bon état apparent des marchandises reçues par l'ETM, sauf si cette dernière note le contraire dans le document de transport multimodal²⁷. La preuve contraire apportée par l'ETM n'est pas recevable si le document de transport multimodal a été transféré à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fiant à la description des marchandises contenu dans ledit document²⁸. Certaines législations limitent l'application de cette dernière disposition aux DTMN²⁹.

6. Responsabilité en cas de fausse déclaration ou d'omission

20. La plupart des législations étudiées prévoient la responsabilité de l'ETM dans le cas où des informations inexacts figurent dans le document de transport multimodal ou des informations y sont omises³⁰. Elles prévoient également l'obligation pour l'expéditeur d'indemniser l'ETM de toutes pertes encourues en raison de l'inexactitude des indications fournies par l'expéditeur et figurant dans le document de transport multimodal, ou de l'omission de certaines informations. Cette obligation incombe à l'expéditeur, indépendamment de la question de savoir si le document de transport multimodal a été transféré à une autre personne³¹, mais ne limite pas la responsabilité qui incombe à l'ETM en vertu du contrat de transport multimodal à l'égard de toute personne autre que l'expéditeur³².

7. Retrait des marchandises

21. En cas d'émission d'un DTMN, la livraison des marchandises ne peut être exigée de l'ETM ou d'une personne agissant en son nom que contre la remise du DTMN dûment endossé lorsque cela est nécessaire³³. L'ETM est libérée de son obligation de livrer les marchandises si, en cas d'émission d'un DTMN en plusieurs originaux, l'ETM ou une personne agissant en son nom a livré de bonne foi les marchandises contre la remise de l'un de ces originaux³⁴. La responsabilité est envisagée en cas de livraison de la marchandise à une mauvaise personne³⁵. Elle peut être limitée, par exemple au montant dû en cas de perte des marchandises³⁶. En cas de présentation de plusieurs originaux d'un même document, la législation peut déterminer lequel est le plus fondé³⁷.

²⁶ Voir, par exemple, art. 5 de l'accord du MERCOSUR ; art. 6.1 de l'accord de l'ASEAN ; art. 10.1 de l'arrêté éthiopien, art. 11 a) de la loi indienne ; art. 15 a) de la loi du Myanmar ; art. 14 de la loi népalaise ; art. 11.1 de la loi singapourienne ; et art. 15.1 du décret vietnamien.

²⁷ Voir, par exemple, art. 9 de la Convention multimodale ; art. 8 de la loi argentine ; art. 9 de l'arrêté éthiopien ; art. 409-2 et 3 et 444-1 de la loi allemande ; art. 10 de la loi indienne ; art. 17 du règlement mexicain ; art. 13 de la loi népalaise ; art. 12 de la loi thaïlandaise ; et art. 16 du décret vietnamien.

²⁸ Voir, par exemple, art. 10 de la Convention multimodale, art. 6.2 de l'Accord de l'ASEAN, art. 10.2 de l'arrêté éthiopien, art. 11 b) de la loi indienne, art. 15 b) de la loi du Myanmar ; art. 13 de la loi thaïlandaise : art. 444-2) de la loi allemande ; art. 8:48 du Livre 8 du Code civil néerlandais ; art. 11 de la loi singapourienne ; et art. 13 de la loi thaïlandaise.

²⁹ Voir, par exemple, art. 15.2 du décret vietnamien.

³⁰ Voir, par exemple, art. 11 de la Convention multimodale ; art. 11 de l'arrêté éthiopien ; art. 16 du règlement mexicain.

³¹ Voir, par exemple, art. 21 de l'accord de l'ASEAN ; art. 24 de la loi singapourienne ; et art. 25 et 26 du décret vietnamien.

³² Voir, par exemple, art. 12 de la Convention multimodale ; art. 20 de la décision de la Communauté andine ; art. 12 de l'arrêté éthiopien ; et art. 16 de la loi thaïlandaise.

³³ Voir, par exemple, art. 444-3 et 445-1 et 2 de la loi allemande.

³⁴ Voir, par exemple, art. 6 (2 et 3) de la Convention multimodale ; et art. 14 de l'arrêté éthiopien. Exprimé à l'article 8:45 du Livre 8 du Code civil néerlandais comme le principe « tous pour un et un pour tous ».

³⁵ Voir, par exemple, art. 8:51 du Livre 8 du Code civil néerlandais ; et art. 445-3 de la loi allemande.

³⁶ Voir, par exemple, art. 445-3 de la loi allemande.

³⁷ Voir, par exemple, art. 8:52 du Livre 8 du Code civil néerlandais.

22. Dans le cas d'un document non négociable, l'ETM est dégagée de son obligation de livrer les marchandises si elle les livre au destinataire désigné ou à toute autre personne conformément aux instructions qu'elle a reçues, normalement, par écrit³⁸.

23. Certaines législations étudiées font obligation à l'ETM de livrer les marchandises comme suit : a) dans le cas où le document de transport multimodal a été émis en tant qu'instrument négociable « au porteur », elle doit les livrer à la personne qui présente l'une des copies originales de ce document ; b) dans le cas où le document de transport multimodal a été émis en tant qu'instrument négociable « à ordre », elle doit les livrer à la personne qui présente une copie dûment endossée du document original ; c) dans le cas où le document de transport multimodal a été émis en tant qu'instrument négociable à l'ordre d'une personne donnée, elle doit les livrer à cette personne, après que celle-ci a prouvé son identité et sur présentation d'un des originaux du document. Si le document a été endossé « à ordre » ou en blanc, la disposition de l'alinéa b) s'applique ; d) dans le cas où le document de transport multimodal a été émis en tant qu'instrument non négociable à la personne désignée dans le document comme étant le destinataire, elle doit les livrer une fois que cette personne a prouvé son identité ; et e) dans le cas où aucun document écrit n'a été émis, elle doit les livrer à la personne indiquée dans les instructions qu'elle a reçues de l'expéditeur ou de toute personne ayant acquis les droits de l'expéditeur ou du destinataire d'émettre de telles instructions, conformément au contrat de transport multimodal³⁹.

8. Document de transport multimodal en tant que titre de propriété

24. Certaines législations reconnaissent tous les documents de transport multimodal en tant que titres de propriété⁴⁰. D'autres lois permettent uniquement au porteur d'un DTMN d'exiger la livraison des marchandises ; dans le cas d'un document de transport multimodal non négociable, les marchandises peuvent être livrées une fois que le destinataire désigné a prouvé son identité, ce qui veut dire que le porteur du document n'est pas en droit de réclamer l'exécution de l'obligation. Au moins une loi prévoit que toutes les dispositions relatives à un connaissance figurant dans la loi régissant le transport de marchandises par mer s'appliquent *mutatis mutandis* au connaissance de transport multimodal⁴¹.

9. Documents de transport multimodal électroniques

25. Certaines des législations étudiées prévoient un formulaire électronique pour les documents de transport multimodal négociables et non négociables⁴². D'autres, comme la Convention multimodale, ne prévoient de format électronique que pour les documents de transport multimodal non négociables⁴³. Certaines autorisent le recours aux messages d'échange de données informatisé pour transférer des documents de transport multimodal⁴⁴.

³⁸ Voir, par exemple, art. 7-2 de la Convention multimodale et art. 5-3 et 4 de l'arrêté éthiopien.

³⁹ Voir, par exemple, art. 8 de la décision de la Communauté andine ; art. 9 de l'accord de l'ASEAN ; art. 14 de la loi singapourienne ; art. 22 de la loi thaïlandaise ; et art. 19 du décret vietnamien.

⁴⁰ Voir, par exemple, art. 7 de la loi argentine ; art. 7 de l'arrêté éthiopien ; art. 8-1 de la loi indienne ; et art. 9-6 et 7 de la loi singapourienne.

⁴¹ Art. 15 de la loi thaïlandaise.

⁴² Voir, par exemple, art. 408-3 et 443-3 de la loi allemande.

⁴³ Voir, par exemple, art. 5-4 de la Convention multimodale ; et art. 5 de l'arrêté éthiopien.

⁴⁴ Voir, par exemple, art. 5 de la décision de la Communauté andine ; art. 6.2 de l'accord de l'ASEAN ; et art. 11-2 de la loi singapourienne.

B. Conclusions préliminaires des consultations d'experts

1. Réunion du groupe d'experts sur un nouvel instrument international sur les DTMN, tenue en ligne les 2 et 3 février 2021

26. Outre les activités menées par diverses organisations (voir chap. II ci-dessus), les experts ont examiné plus avant les questions suivantes : a) la forme que pourrait prendre un instrument international régissant les DTMN ; b) le champ d'application d'un tel instrument ; c) la relation entre un tel instrument et les régimes juridiques applicables au transport unimodal ; d) la teneur d'un tel instrument ; e) la mesure dans laquelle un tel instrument devrait régir les questions ayant trait à la responsabilité ; et f) les moyens de tenir compte des DTMN électroniques (e-DTMN).

a) Forme de l'instrument international

27. Compte tenu du nombre limité de droits de propriété reconnus dans de nombreux pays (*numerus clausus*), on a estimé que seul un instrument international contraignant, c'est-à-dire une convention internationale, permettrait de reconnaître les DTMN et leurs effets juridiques, notamment à l'égard de tiers, lorsqu'ils couvrent des modes de transport autre que maritime. Bien que l'utilisation du connaissement maritime en tant que titre de propriété soit une pratique commerciale largement acceptée depuis longtemps, les solutions contractuelles ne bénéficieraient pas d'une reconnaissance internationale aussi large si elles n'étaient pas reconnues par la loi.

28. Un instrument international pourrait toutefois accorder une certaine souplesse aux parties contractantes pour qu'elles puissent décider du type de document de transport à utiliser et si elles souhaitent utiliser plusieurs documents de transport, et donc de choisir d'appliquer ou non un nouvel instrument à leurs opérations (clauses d'acceptation ou d'exclusion expresse). Dans le cas où il serait envisagé de déroger à certaines dispositions ou d'en modifier l'effet, un instrument doit préciser les dispositions auxquelles les parties contractantes pourraient déroger ou qu'elles pourraient modifier et inversement les dispositions auxquelles les parties contractantes ne pourraient pas déroger ni apporter des modifications.

b) Champ d'application

29. Initialement axé sur le transport ferroviaire (voir le par. 1 ci-dessus), le projet porte à présent sur les DTMN (voir le par. 4 ci-dessus). Certains experts ont proposé d'adopter une approche neutre quant au mode de transport, ce qui permettrait aux parties contractantes d'utiliser un document de transport négociable pour un transport multimodal ou unimodal (à condition que le régime de transport unimodal applicable leur permette de le faire). Cette approche présente des avantages lorsque le ou les modes de transport sont inconnus des parties contractantes au début de leurs relations contractuelles, et en raison du fait que les ETM ou autres transitaires se réservent souvent le droit de choisir le ou les modes de transport. En tout état de cause, on a estimé que la question de la multimodalité n'était pas pertinente en ce qui concerne la négociabilité d'un document de transport.

30. Étant donné qu'un document de transport négociable conférerait à son porteur la possession virtuelle de la marchandise, il a été estimé qu'un instrument international devrait couvrir toute la période pendant laquelle la cargaison serait sous la garde du transporteur⁴⁵ (de la remise de la marchandise par l'expéditeur au transporteur jusqu'à la livraison de la marchandise au porteur du document). Un instrument devrait donc couvrir l'entreposage et le stockage à court terme de la marchandise dans le cadre d'un contrat de transport, ce qui serait particulièrement approprié pour le transport par conteneurs.

⁴⁵ Ce terme désigne la personne qui conclut le contrat de transport avec le chargeur et comprend également les transitaires, les ETM, les transporteurs non exploitants de navires et d'autres acteurs jouant des rôles similaires dans le contexte du transport multimodal et unimodal.

31. Il faudrait encore clarifier si les documents de transport non négociables, notamment le connaissement nominatif, seraient également couverts par le nouvel instrument. Bien qu'ils ne soient pas transférables à de nouveaux destinataires, ces documents fonctionnent comme un titre de propriété pour le destinataire initial et permettent d'obtenir des financements commerciaux dans le cadre des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU). Si ces documents sont couverts par l'instrument, on s'est inquiété que cela risquait de créer une certaine confusion et des chevauchements avec les conventions existantes qui régissent déjà ces documents. On a estimé qu'il faudrait se concentrer sur les instruments négociables et examiner en temps voulu s'il était nécessaire d'élargir le champ d'application aux documents non négociables.

c) Interface avec les conventions existantes dans le domaine du transport

32. Selon l'approche duale expliquée dans la note du secrétariat (A/CN.9/1034), le nouvel instrument international n'interférerait pas avec d'autres instruments internationaux, qu'ils concernent le transport unimodal ou multimodal de marchandises. Néanmoins, des modifications devront peut-être être apportées à ces autres instruments afin de garantir la reconnaissance d'un document de transport négociable et de permettre son utilisation. Les États parties aux conventions pertinentes pourraient envisager d'apporter les modifications nécessaires en temps voulu.

33. En établissant une interface appropriée avec les conventions existantes dans le domaine du transport, le nouvel instrument devrait tenir compte de deux cas de figure faisant intervenir un document de transport négociable : a) lorsque ce dernier est utilisé par les parties contractantes pour un crédit documentaire et également comme document de transport ou enregistrement concernant le transport (par exemple, aux fins du transport et du dédouanement) ; et b) lorsque ce dernier coexiste avec un autre document ou enregistrement qui serait utilisé à des fins autres que le crédit documentaire (par exemple, aux fins du transport et du dédouanement).

d) Teneur

34. À l'instar de la législation étudiée régissant les documents de transport multimodaux (voir section A ci-dessus), le nouvel instrument international devrait répondre à certaines questions comme la suivante : qu'est-ce qu'un document de transport négociable ? Comment doit-il être délivré et transféré ? Quel sont les renseignements qui doivent y figurer au minimum ? Comment les marchandises doivent-elles être livrées ? Quelles sont les implications juridiques pour le porteur initial et l'émetteur d'un document de transport négociable lorsque le document est transféré ? Quelles sont les règles à suivre pour modifier le document et le remplacer (par exemple, par un relevé de données et vice versa) ?

35. La Convention multimodale et la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (New York, 2008) (les « Règles de Rotterdam »)⁴⁶, bien qu'elles ne soient pas en vigueur, ont été jugées pertinentes car elles contiennent des dispositions sur ces questions. Par exemple, les principales caractéristiques d'un document de transport négociable sont énumérées à l'article 1-15 des Règles de Rotterdam et à l'article 6 de la Convention multimodale, tandis que les dispositions relatives à l'émission d'un document de transport figurent à l'article 35 des Règles de Rotterdam et à l'article 5 de la Convention multimodale. Ces textes régissent également en détail les renseignements devant figurer dans les documents de transport (article 36 des Règles de Rotterdam et article 8 de la Convention multimodale), la force probante du document de transport (article 41 des Règles de Rotterdam et article 10 de la Convention multimodale) ainsi que d'autres aspects d'un document de transport négociable, comme l'obligation du transporteur de livrer la marchandise au porteur

⁴⁶ Résolution 63/122 de l'Assemblée générale, annexe.

du document de transport négociable (article 45 des Règles de Rotterdam et article 6-2 et 3 de la Convention multimodale).

36. Étant donné que son objectif est de garantir la non-discrimination lorsqu'un document de transport négociable est utilisé quel que soit le mode de transport et que ce soit dans le contexte unimodal ou multimodal, l'instrument international devrait être élaboré de manière à faire en sorte qu'un document de transport négociable et un connaissement maritime remplissent les mêmes fonctions. En particulier, les dispositions devraient prévoir : a) que le porteur du document a le droit de contrôler les marchandises ; et b) qu'un document de transport unique peut être utilisé dans la chaîne d'opérations, y compris par les banques en tant que bien affecté en garantie.

37. En ce qui concerne le contrôle des marchandises, les dispositions de l'instrument devraient donner au porteur du document de transport négociable ou de l'enregistrement le droit de contrôler les marchandises en transit (c'est-à-dire le droit de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises), de demander la livraison des marchandises sur présentation du document original et de transférer la propriété des marchandises en transférant le document ou l'enregistrement. L'instrument devrait traiter des obligations et de la responsabilité de l'émetteur du document en cas de non-respect des exigences applicables à ce document et faire obligation au transporteur de livrer les marchandises sur présentation du document original. En ce qui concerne la « garantie d'unicité » du document dans la chaîne des transferts, des dispositions garantissant qu'un document négociable est « original » (son contenu n'a pas été altéré) et « unique » (le document est le seul qui existe et peut se distinguer des copies) devraient figurer dans un tel instrument tout comme des dispositions sur les notions de possession virtuelle et de transfert par endossement ou autre. Les Règles de Rotterdam et la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques, adoptée par la CNUDCI en 2017⁴⁷, ont été jugées pertinentes pour transposer les fonctions d'un document de transport négociable dans un environnement dématérialisé et éviter les demandes multiples d'exécution de la même obligation⁴⁸.

38. Dans le même temps, l'instrument ne prétend pas régir des questions qui sont réglées différemment dans le droit interne, telles que les droits de propriété et le moment où le titre de propriété des marchandises est réputé être transféré. Le futur instrument ne devrait pas non plus aborder les questions relatives aux droits et obligations des parties découlant du contrat de vente sous-jacent.

e) Responsabilité

39. Le nouvel instrument devrait traiter la responsabilité des parties en ce qui concerne l'émission, le transfert et l'exécution d'un document de transport négociable, ainsi que les conséquences dans le cas où le document comporte des erreurs et où les renseignements fournis sont incomplets ou inexacts, ou encore en cas de fausse déclaration. Il devrait également mentionner clairement l'obligation du transporteur de livrer les marchandises à la partie contrôlante et ses implications juridiques. En outre, il faudrait trouver une solution appropriée pour établir une

⁴⁷ Publication des Nations Unies, eISBN : 978-92-1-362735-8.

⁴⁸ Voir, par exemple, les dispositions de l'article 10 de la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques relatives à la « singularité » et au « contrôle », notamment le critère permettant d'apprécier l'intégrité du document (art. 10-2) ; les dispositions de l'article 11 relatives au « contrôle exclusif », à l'identification de la « personne qui a le contrôle » du document et au « transfert du contrôle » exercé sur le document ; la norme générale de fiabilité énoncée à l'article 12 ; et les règles d'équivalence fonctionnelle pour toutes les formes d'endossement et toute modification figurant aux articles 15 et 16. On trouve des dispositions similaires dans les Règles de Rotterdam qui font référence aux documents électroniques de transport dans l'ensemble du texte et plus particulièrement au chapitre 3, notamment aux procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables (art. 9) et aux dispositions relatives au remplacement du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable (art. 10), ainsi qu'au chapitre 8 sur les documents de transport et les documents électroniques concernant le transport.

interface adéquate entre le document de transport visé par le futur instrument et les règles régissant la responsabilité du transporteur.

40. Sans chercher à établir un régime de responsabilité complet, le futur instrument pourrait prévoir des mécanismes qui permettraient aux parties de déterminer clairement quel régime de responsabilité s'applique à quels aspects de leurs relations. Par exemple, le régime de responsabilité impératif qui s'applique à la première étape du transport pourrait déterminer la responsabilité du transporteur en ce qui concerne la marchandise, sauf si le dommage ou la perte peut être clairement localisé. Dans ce cas, le régime de responsabilité applicable à l'étape au cours de laquelle le dommage ou la perte s'est produit s'appliquerait. Par ailleurs, comme dans le cas du connaissance FIATA, l'instrument pourrait prévoir qu'en cas de dommages, pertes ou retards non localisés les régimes de responsabilité par défaut s'appliquent et renvoyer au régime de responsabilité unimodal applicable en cas de dommage localisé.

41. On a estimé qu'il était important de traiter ces questions dans un instrument, en particulier dans le contexte du transport multimodal où le régime de responsabilité est fragmenté et incertain en cas de dommages, pertes ou retards non localisés. Les mécanismes du marché seuls (par exemple, le fait que les commerçants n'utiliseraient pas les services des transporteurs dont le niveau de responsabilité est trop faible) ont été jugés insuffisants pour protéger les parties les plus faibles, comme les petits commerçants des pays en développement, car les contrats de transport sont souvent conclus selon les conditions générales du transporteur (contrats d'adhésion). Il a toutefois été reconnu que le projet ne devrait traiter des questions de responsabilité que dans la mesure strictement nécessaire.

f) Documents de transport multimodal négociables électroniques

42. D'après l'étude menée par le secrétariat sur les dispositions des conventions existantes dans le domaine du transport relatives aux documents de transport électroniques, on trouve des dispositions d'équivalence fonctionnelle brèves (par exemple, à l'article 6-9 des RU CIM ou à l'article 4-2 de la Convention de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal)⁴⁹) mais aussi des dispositions plus détaillées, telles que celles qui figurent dans le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique⁵⁰. Comme indiqué dans la section A ci-dessus, la Convention multimodale, élaborée dans les années 1970, autorise les signatures électroniques (art. 5-3) et prévoit un formulaire dématérialisé uniquement pour les documents de transport multimodal non négociables (art. 5-4).

43. Les textes de la CNUDCI dans les domaines du commerce électronique et du droit des transports (voir par. 37 ci-dessus), plus récents et détaillés, peuvent servir de base aux travaux sur les documents de transport transférables ou négociables électroniques. Le nouvel instrument permettrait de les compléter en prévoyant la reconnaissance juridique d'un document de transport transférable, tant sur support papier que sous forme électronique, utilisé pour différents modes de transport, sans se limiter au transport maritime. Les principes d'équivalence fonctionnelle, de non-discrimination et de neutralité technologique resteraient primordiaux afin d'opérer un équilibre entre la nécessité d'intégrer de nouvelles solutions technologiques et de préserver l'ordre du marché et la stabilité financière.

44. L'étude du secrétariat sur les systèmes existants de traitement des documents de transport électroniques montre que, dans les modes de transport autres que maritimes, ces systèmes s'inspirent des fonctions attribuées aux documents de transport non négociables par le régime juridique sous-jacent régissant les documents de transport

⁴⁹ Disponible à l'adresse <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22001A0718%2801%29:FR:HTML>.

⁵⁰ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2762, p. 23.

utilisés pour un mode de transport en particulier. Il faudrait modifier ces systèmes afin de tenir compte des documents de transport négociables. L'expérience acquise par les six systèmes acceptés par la mutuelle de protection et d'indemnisation (essDOCS, Bolero, E-title, edoxOnline, WAVE et CargoX) qui traitent les connaissements maritimes électroniques négociables serait pertinente dans ce contexte.

45. Le webinaire sur les expériences internationales en matière de dématérialisation des documents de transport négociables, tenu les 13 et 14 avril 2021, a été une nouvelle occasion de discuter des questions liées aux DTMN électroniques (voir ci-dessous).

2. Webinaire sur les expériences internationales en matière de dématérialisation des documents de transport négociables, tenu les 13 et 14 avril 2021

46. Le premier jour, les participants au webinaire ont abordé les normes de la CNUDCI et les expériences nationales en matière de documents transférables électroniques (DTE) ainsi que les mesures prises sur le plan réglementaire et par l'industrie en ce qui concerne la dématérialisation des documents commerciaux. Le deuxième jour, ils ont abordé les normes internationales relatives à la dématérialisation des documents de transport et les mesures prises sur le plan réglementaire et par l'industrie en ce qui concerne les documents de transport négociables dématérialisés, en examinant tout d'abord les modes de transport autres que maritime et, dans le cadre de la deuxième table ronde, le transport maritime.

47. Des exemples de transposition des dispositions de la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques et des Règles de Rotterdam dans la législation nationale ont été donnés. Des exemples ont également été donnés des règles utilisées par les prestataires de services liés aux documents transférables électroniques qui font référence à la législation d'un pays ayant incorporé la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques.

48. Malgré l'existence de normes fondamentales pour l'utilisation des documents transférables électroniques et d'arguments économiques en faveur de leur utilisation compte tenu de leurs avantages manifestes (transparence, traçabilité, minimisation des risques d'erreurs humaines et de falsification et perspectives qu'offre l'Internet des objets), on a constaté que les documents commerciaux dématérialisés étaient très rarement utilisés dans le secteur bancaire et inégalement utilisés dans divers secteurs.

49. La situation actuelle ne s'explique pas tant par les obstacles juridiques que par les préoccupations liées à l'absence d'approche uniforme en ce qui concerne les systèmes de gestion des documents transférables électroniques et à l'absence ou à l'insuffisance de contrôles qualité sur les normes juridiques et autres qui régissent ces systèmes. Des préoccupations ont également été exprimées quant au temps et aux ressources nécessaires, notamment dans le domaine de la formation, pour adopter de nouvelles pratiques commerciales et établir des liens entre les écosystèmes numériques, ce qui nécessite parfois des solutions sur mesure. Ces difficultés peuvent survenir en particulier dans le contexte du transport multimodal en raison de la diversité des régimes juridiques, de l'utilisation inégale des documents de transport dématérialisés dans les différents modes de transport et des différents systèmes mis en place pour traiter ces documents. En raison de l'absence d'interopérabilité et de reconnaissance juridique mutuelle des techniques d'authentification et d'identification au-delà des frontières, sujet actuellement traité par le Groupe de travail IV de la CNUDCI (Commerce électronique), l'utilisation des documents transférables électroniques s'est heurtée à des difficultés supplémentaires. L'unification du droit régissant les documents transférables électroniques ainsi que la mise en place de normes techniques communes et de solutions interopérables ont donc été jugées essentielles pour surmonter l'inertie de certains secteurs et industries à adopter les documents transférables électroniques. Toutefois, on a également reconnu qu'il fallait concilier l'interopérabilité avec la liberté de choix et l'innovation.

50. Des exemples de systèmes fermés et ouverts pour l'émission de connaissances électroniques et les avantages et inconvénients de l'un et de l'autre ont été examinés, y compris en ce qui concerne la sécurité et l'accès.

51. Ces systèmes de documents transférables électroniques visent en définitive à garantir que le document créé par le système est unique, qu'il est reconnu comme tel et qu'il est accessible par toutes les parties prenantes concernées, que ce soit dans ce système ou en dehors de celui-ci. Pour ce faire, il faut mettre au point de nouveaux processus qui remplacent le flux documentaire structuré existant, électronique ou autre, par des enregistrements de données (par exemple, un enregistrement du contrat, de ses termes, de son exécution). Il existe déjà des solutions modernes qui suivent une approche centrée sur les données plutôt que sur les documents et qui sont axées sur les fonctions de contrôle essentielles, sans reproduire, au moyen de messages structurés sur papier, les processus, le flux et les exigences documentaires parfois déjà obsolètes ou qui risquent de le devenir (étant donné notamment que la transmission est instantanée dans un environnement dématérialisé). La mise en place d'un enregistrement unique (à savoir le remplacement de tous les documents papier ou électroniques relatifs à une même transaction par un enregistrement électronique unique) permet de passer d'un modèle de transmission des messages entre pairs à un modèle de partage virtuel des enregistrements, ce qui facilite la connectivité directe entre toutes les parties prenantes et permet d'éliminer les problèmes de doublons, d'offrir une meilleure visibilité et plus de transparence et d'obtenir la meilleure qualité de données. En outre, dans ce modèle, le propriétaire de la source assume pleinement le contrôle des données dans la chaîne de transport de bout en bout, en déterminant avec qui les données doivent être partagées et les conditions d'accès à ces données.

52. Parmi les principaux obstacles à l'adoption de documents transférables électroniques figurent les lois et pratiques exigeant la présentation de documents en général ou de certains types de documents sur support papier, y compris les pièces justificatives, pour le dédouanement, les transactions de crédit documentaire et d'autres fins. Pour surmonter cet obstacle, les systèmes de documents transférables électroniques sont souvent configurés de manière à permettre l'impression et le passage d'un support à l'autre, en enregistrant le remplacement qui en résulte et en empêchant le document ou l'enregistrement remplacé de continuer à circuler.

53. Un autre obstacle est que, à l'heure actuelle, peu de pays reconnaissent les documents transférables électroniques. Lorsqu'une transaction est soumise à la loi de ces pays, un simple renvoi à cette loi pourrait être suffisant pour reconnaître les effets juridiques du transfert électronique d'un document négociable d'un porteur à un autre. Lorsque les transactions ne sont pas soumises à la loi d'un pays qui reconnaît les documents transférables électroniques, il peut être nécessaire de recourir à des techniques contractuelles telles que la novation et la cession. Celles-ci peuvent également s'avérer nécessaires dans le cadre d'opérations commerciales complexes et longues, faisant intervenir de nombreuses parties prenantes, car elles soulèvent des questions relatives à la loi applicable. Il faudra attendre un certain temps avant que des lois uniformes sur les documents transférables électroniques basées sur la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques ne soient largement adoptées et rendent superflues les solutions contractuelles. Ces dernières ont leurs limites : si une base contractuelle peut offrir la sécurité juridique voulue en ce qui concerne le transfert de droits contractuels (tels que le droit d'exiger la livraison de marchandises), elles sont moins appropriées pour la reconnaissance des effets juridiques, notamment au-delà des frontières, des transferts d'autres droits (tels que les droits associés à la possession légale du connaissance), pour lesquels une législation est nécessaire.

54. La nécessité de garantir que les systèmes de documents transférables électroniques sont conformes aux cadres réglementaires obligatoires (par exemple, « Know Your Customer (Connaissez votre client) ») constitue un obstacle, notamment lorsque le nom d'un client n'est pas connu (par exemple, en cas d'anonymat ou de pseudonyme, lorsqu'un document de transport négociable est établi au porteur).

55. Concernant ces obstacles, on a rappelé que l'article 8 des Règles de Rotterdam exigeait le consentement du transporteur et du chargeur pour émettre puis utiliser un document transférable électronique. On a également rappelé que les articles 17 et 18 de la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques et l'article 10 des Règles de Rotterdam prévoient la possibilité de remplacer les documents transférables électroniques par des documents papier et vice versa. Tout en permettant le changement de support, ces articles veillent à ce que les informations qu'exige le droit matériel ne soient pas perdues et que le document ou l'enregistrement transférable remplacé ne continue pas de circuler de façon à éviter que ne coexistent deux demandes d'exécution de la même obligation.

IV. Conclusions

56. Les travaux préparatoires entrepris par le secrétariat indiquent que les dispositions relatives aux documents de transport multimodal, négociables et non négociables, figurant dans le droit interne et (sous-)régional sur le transport multimodal s'inspirent largement des dispositions respectives de la Convention multimodale en ce qui concerne la définition, l'émission, la forme, le type, la teneur et l'effet probant d'un document de transport multimodal et la responsabilité en cas de fausse déclaration ou d'omission. Les pays ont adopté différentes approches pour réglementer les documents de transport multimodal négociables et les documents non négociables. On trouve très peu de dispositions traitant des aspects dématérialisés des documents de transport multimodal.

57. Si le nouvel instrument international peut tirer parti des résultats de cette étude ainsi que des dispositions pertinentes des Règles de Rotterdam et de la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques comme point de départ, son objectif premier pourrait être de garantir la reconnaissance juridique d'un document de transport négociable neutre quant au mode de transport dans le cas où différents modes de transport sont utilisés. Il pourrait donc être souhaitable d'engager des travaux en examinant exclusivement les documents de transport négociables et d'examiner ensuite si d'autres types de documents de transport acceptés par les banques pour un crédit documentaire devraient également être pris en compte. Il pourrait également être souhaitable que le nouvel instrument adopte une approche neutre quant au mode de transport, plutôt qu'une approche multimodale ou de transport ferroviaire et autre, comme cela avait été envisagé initialement, pour les raisons expliquées au paragraphe 29 ci-dessus. En outre, à la lumière des contraintes sous-tendant l'utilisation de documents transférables électroniques soulignées lors du webinaire, il serait prudent de ne pas limiter le champ d'application du nouvel instrument aux documents de transport électroniques négociables, ni d'exiger ou de préférer l'utilisation de ces documents en lieu et place des documents de transport négociables sur support papier. On pourrait privilégier une approche neutre quant au support en permettant l'utilisation à la fois de documents de transport négociables et de leurs équivalents fonctionnels, les enregistrements de transport transférables électroniques.

58. Il faudrait veiller à mener les travaux en coordination avec les régimes applicables à tout document de transport négociable existant et futur, y compris le connaissement maritime, et les régimes de responsabilité, et à créer une interface adaptée. Il faudrait donc continuer de coordonner étroitement ces travaux avec ceux d'autres organisations (par exemple, la CEE, la CESAP, l'OTIF et l'OSJD) qui examinent ou explorent actuellement des solutions pour permettre l'utilisation d'un document de transport négociable dans le contexte du transport ferroviaire et autre ou dans un autre contexte multimodal.

59. La Commission voudra peut-être prier le secrétariat de poursuivre les consultations d'experts sur les questions en suspens, en travaillant en étroite coopération avec toutes les organisations internationales concernées, afin de veiller à ce que les travaux de la CNUDCI n'empiètent pas sur d'éventuels travaux menés par ces organisations ni n'entravent de tels travaux. Elle voudra peut-être le prier de lui

rendre compte des progrès accomplis à sa cinquante-cinquième session, en 2022, notamment en ce qui concerne l'avant-projet de nouvel instrument sur les documents de transport multimodal. De plus, elle voudra peut-être considérer ce sujet comme hautement prioritaire pour être attribué au premier groupe de travail disponible, par exemple le Groupe de travail VI, qui devrait achever ses travaux sur le projet de convention sur la vente judiciaire de navires au second semestre de 2022.
