



Assemblée générale

Distr.: Limitée
14 février 2002

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Groupe de travail sur le commerce électronique
Trente-neuvième session
New York, 11-15 mars 2002

Aspects juridiques du commerce électronique

Les obstacles juridiques au développement du commerce électronique dans les instruments internationaux relatifs au commerce international

Note du Secrétariat*

1. À sa trente-deuxième session, en 1999, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a examiné une recommandation qui avait été adoptée le 15 mars 1999 par le Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports (maintenant appelé Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques, CEFACT) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU¹, tendant à ce que la CNUDCI examine les mesures à prendre pour faire en sorte que les termes "écrit", "signature" et "document" dans les conventions et accords relatifs au commerce international soient entendus comme autorisant les équivalents électroniques. On s'est déclaré favorable à l'élaboration d'un protocole global visant à modifier les régimes juridiques des traités multilatéraux pour faciliter le recours accru au commerce électronique.

2. Les autres sujets ci-après ont été proposés pour d'éventuels travaux futurs: droit relatif aux opérations électroniques et droit des contrats; transfert électronique de droits sur des biens corporels; transfert électronique de droits sur des biens incorporels; droits sur les données électroniques et les logiciels (éventuellement en coopération avec l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI)); clauses types des contrats formés par des moyens électroniques (éventuellement en coopération avec la Chambre de commerce internationale (CCI) et l'Internet Law

* Note présentée tardivement par le secrétariat de la CNUDCI pour cause de sous-effectif.



and Policy Forum (ILPF); droit applicable et compétence (éventuellement en coopération avec la Conférence de La Haye de droit international privé); et systèmes de règlement des litiges en ligne².

3. La Commission a pris note de ces propositions. Il a été décidé que, lorsqu'il aurait terminé sa tâche actuelle, à savoir la rédaction d'un projet de règles uniformes sur les signatures électroniques, le Groupe de travail devrait, dans le cadre de la fonction consultative générale qu'il exerce en matière de commerce électronique, examiner une partie ou la totalité des sujets susmentionnés, ainsi que tout autre sujet, en vue de faire des propositions plus précises concernant les travaux futurs que pourrait entreprendre la Commission³.

4. À sa trente-huitième session, en 2001, le Groupe de travail a examiné, en se fondant sur une note du secrétariat (A/CN.9/WG.IV/WP.89), des propositions visant à éliminer les obstacles au commerce électronique dans les conventions internationales existantes. Dans cette note était reproduite une analyse des questions de droit international public que soulèveraient les mesures à prendre pour que les termes "écrit", "signature" et "document" dans les conventions et accords relatifs au commerce international soient entendus comme autorisant les équivalents électroniques. Cette analyse avait été réalisée à la demande du secrétariat par M^{me} Geneviève Burdeau, professeur à l'Université de Paris I-Panthéon Sorbonne, membre associé de l'International Law Institute et secrétaire général de l'Académie de droit international de La Haye.

5. Le Groupe de travail est convenu de recommander à la Commission d'entreprendre des travaux en vue d'élaborer un ou plusieurs instruments internationaux appropriés visant à éliminer les obstacles juridiques à l'utilisation du commerce électronique qui pourraient découler d'instruments de droit commercial international. Il a aussi décidé de recommander à la Commission de prier le secrétariat d'analyser en détail les éventuels obstacles juridiques au développement du commerce électronique dans les instruments internationaux, notamment mais pas exclusivement les instruments déjà mentionnés dans l'étude du CEFAC. Ce faisant, le secrétariat devrait identifier la nature et le contexte de ces obstacles afin de permettre au Groupe de travail de formuler des recommandations précises sur des mesures appropriées. Il devrait réaliser cette analyse avec l'aide d'experts extérieurs et en consultation avec les organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales compétentes. La Commission a approuvé cette recommandation à sa trente-quatrième session, en 2001⁴.

6. La présente note a pour objet d'informer le Groupe de travail de l'état d'avancement de la tâche que la Commission a confiée au secrétariat sur sa recommandation. Prévoyant que la Commission approuverait cette recommandation, le secrétariat a entrepris immédiatement après l'analyse des obstacles juridiques éventuels au développement du commerce électronique dans les instruments internationaux. Pour ce faire, il a pris comme point de départ la liste d'instruments déjà mentionnés dans l'étude du CEFAC. Il a ensuite complété cette liste par d'autres instruments relatifs au droit commercial. Pour l'instant, seuls ont été pris en compte les instruments déposés auprès du Secrétaire général. Dans une deuxième étape, l'analyse pourrait être élargie à des instruments internationaux déposés auprès d'autres depositaires. L'annexe à la présente note présente les résultats de la première analyse des instruments déjà étudiés (au total 33 conventions internationales) ainsi que les conclusions préliminaires quant aux types de

dispositions qui, dans chaque instrument, pourraient constituer un obstacle au commerce électronique.

7. L'étude porte uniquement sur les traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui figurent aux chapitres X (commerce international et développement), XI (transports et communications), XXI (droit de la mer) et XXII (arbitrage commercial) de la publication intitulée "État des traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général"⁵. Les conventions déposées auprès d'États ou d'autres organisations telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit) ou la Conférence de La Haye de droit international privé, n'ont pas été prises en compte à ce stade. L'étude ne vise pas les traités bilatéraux, les lois types ou les textes d'organisations non gouvernementales.

8. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la tâche accomplie à ce jour par le secrétariat et déterminer, en particulier, si la méthode employée par ce dernier pour réaliser cette étude est adaptée au projet tel qu'il l'envisage.

Notes

¹ Le texte de la recommandation est publié sous la cote TRADE/CEFACT/1999/CRP.7. Il est rendu compte de son adoption par le CEFACT dans le rapport de ce dernier sur les travaux de sa cinquantième session (TRADE/CEFACT/1999/19, par. 60).

² *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-deuxième session, Supplément n° 17* (A/52/17 et Corr.1), par. 251, et *ibid.*, *cinquante-troisième session, Supplément n° 17* (A/53/17), par. 211.

³ *Ibid.*, *cinquante-quatrième session, Supplément n° 17* (A/54/17), par. 315 à 318.

⁴ En raison des dates rapprochées de la trente-quatrième session de la Commission et de la trente-neuvième session du Groupe de travail, le rapport de la Commission sur les travaux de cette session n'était pas encore disponible au moment où la présente note a été établie.

⁵ Accessible à l'adresse « <http://untreaty.un.org> ».

Annexe

Étude préliminaire des obstacles possibles au commerce électronique dans les instruments internationaux relatifs au commerce international déposés auprès du Secrétaire général*

Table des matières**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Commerce international et développement	1-46	6
3. Convention relative au commerce de transit des États sans littoral	1-4	6
7. Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises et Protocole y relatif	5-20	6
10. Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises	21-27	8
12. Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux	28-34	9
13. Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international	35-40	10
15. Convention des Nations Unies sur les garanties indépendantes et les lettres de crédit stand-by	41-46	11
II. Transports et communications	47-147	12
A. Questions douanières	47-82	12
5. Convention internationale pour faciliter l'importation des échantillons commerciaux et du matériel publicitaire	52-55	13
9. Convention douanière relative aux containers (1956)	56	14
15. Convention douanière relative aux conteneurs (1972)	57-61	14
13. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1959)	62-63	14
16. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	64-72	15
14. Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux	73	16
17. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières	74-78	16

* Toutes les indications concernant l'état des conventions et des accords reflètent la situation au 5 février 2002.

** Le numéro précédant le titre de chaque instrument correspondant au numéro sous lequel celui-ci figure dans le chapitre correspondant de la publication intitulée "État des traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général".

18.	Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool	79-82	17
B.	Circulation routière	83-118	18
1.	Convention sur la circulation routière (1949)	83	18
19.	Convention sur la circulation routière (1968)	84	18
8.	Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux et Protocoles à cet accord.	85	18
11.	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et Protocole à cette convention	86-104	18
12.	Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises	105	22
13.	Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de voyageurs	106	23
14.	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route et Protocoles à cet accord	107	23
22.	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports.	108-110	23
21.	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route	111-112	24
23.	Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière	113	24
26.	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route et Protocole à cette convention	114-118	24
C.	Transport par voie ferrée	119	25
2.	Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée.	119	25
D.	Transport par voie navigable intérieure ou par mer.	120-140	25
1.	Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure et Protocole à cette convention	120	25
3.	Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer	121-134	26
4.	Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes	135-140	28
E.	Transport multimodal.	141-147	29
1.	Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises.	141-146	29
2.	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes et Protocole à cet Accord	147	30
III.	Arbitrage commercial.	148-156	30
1.	Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères.	148-154	30
2.	Convention européenne sur l'arbitrage commercial international	155-156	31

I. Commercial international et développement

3. Convention relative au commerce de transit des États sans littoral (New York, 8 juillet 1965)

État: Entrée en vigueur le 9 juin 1967 (27 signataires; 37 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 597, n° 8641, p. 3.

Commentaires

1. Cette convention a pour objet d'inviter les parties contractantes à reconnaître pleinement les besoins des États sans littoral en matière de commerce de transit au lieu de leur imposer des taxes et des droits spéciaux et à leur donner la possibilité de bénéficier des mêmes droits et du même traitement que les États côtiers.

2. Conformément à l'article 5, les États contractants s'engagent à utiliser une documentation simplifiée et des méthodes expéditives en ce qui concerne les douanes, le transport et autres procédures administratives relatives au transport en transit pour tout le trajet en transit sur leur territoire. Étant donné que la Convention ne détermine pas la forme de cette documentation, elle ne semble pas créer d'obstacle au développement du commerce électronique. Il appartient à la loi nationale donnant effet à la Convention de répondre à la question de savoir si et dans quelle mesure cette "documentation simplifiée et [ces] méthodes expéditives en ce qui concerne les douanes" peuvent comprendre des communications électroniques.

Conclusions

3. Les dispositions de la Convention sont de l'ordre de la politique commerciale. Elles visent les États et ne fixent pas de règles directement applicables à des opérations de droit privé. En outre, la mesure dans laquelle des communications électroniques peuvent être substituées à des documents papier aux fins de la Convention dépend principalement de la capacité et de la volonté des autorités publiques des parties contractantes de traiter ces documents sous forme électronique.

4. Étant donné le lien étroit entre la Convention et d'autres instruments internationaux relatifs aux questions douanières et à la facilitation du commerce, le Groupe de travail voudra peut-être examiner les éventuels problèmes liés au commerce électronique que pourrait soulever cette convention lorsqu'il examinera ces autres instruments (voir, en particulier, les paragraphes 52 à 82 plus loin).

7. Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (New York, 14 juin 1974) et Protocole y relatif (Vienne, 11 avril 1980)

État: Entrée en vigueur le 1^{er} août 1988 (Convention: 12 signataires; 24 parties; Protocole: 17 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1511, n° 26119, p. 1.

Commentaires

5. La Convention a pour objet l'adoption de règles uniformes régissant le délai de prescription en matière de vente internationale de marchandises.

6. La Convention contient un certain nombre de mentions concernant la forme écrite ainsi que les documents papier ou d'autres formes de communication, dont certaines pourraient être une source d'insécurité dans le contexte du commerce électronique. Ces dispositions peuvent être classées en quatre catégories principales, comme il est indiqué plus loin.

a) *Dispositions prévoyant que des notifications ou des déclarations puissent être échangées par les parties*

7. Diverses dispositions de la Convention attribuent certains effets juridiques à des notifications pouvant être échangées ou à des déclarations pouvant être faites par les parties.

8. Par exemple, l'article 12 dispose que "lorsque, dans les cas prévus par la loi applicable au contrat, une partie déclare la résolution du contrat avant la date fixée pour son exécution, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle la déclaration est adressée à l'autre partie." Une autre disposition de ce genre est

le paragraphe 2 de l'article 14, qui dispose que, s'agissant de déterminer le moment où le délai de prescription cesse de courir lorsqu'une procédure d'arbitrage est engagée, cette procédure est réputée engagée à la date à laquelle la demande d'arbitrage est notifiée à la résidence habituelle ou à l'établissement de l'autre partie ou, à défaut, à sa dernière résidence ou à son dernier établissement connus.

9. La Convention ne précise pas si ces déclarations ou ces notifications peuvent être adressées par des moyens de communication électroniques. Elle ne précise pas non plus le moment où ces déclarations ou ces notifications sont réputées avoir été adressées ni ne propose de critères permettant de déterminer ce moment dans le cas de communications électroniques.

b) Dispositions qui prévoient expressément des notifications ou des communications écrites, ou même qui définissent le mot "écrit"

10. Diverses dispositions de la Convention font mention de communications qui doivent être adressées "par écrit".

11. Par exemple, le paragraphe 1 de l'article 18 dispose qu'une procédure introduite contre un débiteur fait cesser le cours de la prescription à l'égard d'un codébiteur solidaire si le créancier informe ce dernier par écrit de l'introduction de la procédure avant l'expiration du délai prévu par la Convention. Le paragraphe 2 du même article dispose en outre que, lorsqu'une procédure est introduite par un sous-acquéreur contre l'acheteur, le délai de prescription prévu par la Convention cesse de courir, quant au recours de l'acheteur contre le vendeur, si l'acheteur a informé par écrit le vendeur, avant l'expiration dudit délai, de l'introduction de la procédure.

12. En outre, conformément à l'article 20, lorsque, avant l'expiration du délai de prescription, le débiteur reconnaît par écrit son obligation envers le créancier, un nouveau délai de prescription de quatre ans commence à courir à partir de cette reconnaissance. La forme écrite est également exigée dans l'article 22, qui dispose que le délai de prescription ne peut être modifié, ni son cours changé, par une déclaration des parties ou par voie d'accord entre elles, sauf si le débiteur, pendant le cours du délai de prescription, prolonge ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier.

13. Le terme "écrit", dont il est dit à l'alinéa g) du paragraphe 3 de l'article premier qu'il doit s'entendre également des communications adressées par "télégramme ou par télex", ne sera peut-être pas présumé englober les communications électroniques.

c) Dispositions mentionnant le moment et le lieu de formation du contrat

14. Les dispositions concernant le champ d'application de la Convention reposent essentiellement sur deux éléments: le caractère international du contrat et le fait que les parties ont leur établissement dans les territoires de différents États Parties à la Convention au moment où le contrat est conclu (voir l'alinéa a) de l'article 2 et l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 3).

15. Ces dispositions peuvent soulever des difficultés dans le contexte du commerce électronique étant donné que, dans la plupart des systèmes juridiques, on utilise les notions d'envoi et de réception de l'offre et de l'acceptation aux fins de déterminer le moment de la formation du contrat. Il peut être difficile de déterminer le lieu où un message a été envoyé ou reçu. Les protocoles utilisés pour la transmission de messages de données entre différents systèmes d'information enregistrent d'ordinaire soit le moment où un message passe d'un système d'information à un autre, soit le moment où il est effectivement reçu ou lu par le destinataire. Cependant, les protocoles de transmission n'indiquent pas en général le lieu géographique où sont situés les systèmes de communication.

d) Dispositions mentionnant une garantie ou un accord en vigueur entre les parties

16. Certaines dispositions de la Convention font référence à une garantie ou à un accord sous-jacent entre les parties qui produit des conséquences en vertu de la Convention en ce qui concerne le délai de prescription.

17. L'article 11 dispose que si le vendeur a donné, en ce qui concerne la chose vendue, une garantie expresse valable pendant un certain laps de temps ou déterminé de toute autre manière, le délai de prescription d'une action fondée sur la garantie commence à courir à partir de la date à laquelle l'acheteur notifie au vendeur le fait motivant l'exercice de son action et, au plus tard, à partir de la date d'expiration de la garantie.

18. Comme dans le cas des dispositions prévoyant des notifications ou des déclarations (voir les paragraphes 7 à 9 plus haut), la Convention ne précise pas si cette garantie peut être donnée par des moyens de communication électroniques. Elle ne précise pas non plus le moment où cette garantie est réputée avoir été donnée ni ne propose de critères permettant de déterminer ce moment dans le cas de communications électroniques.

19. Par ailleurs, l'article 14 dispose que, lorsque les parties sont convenues de soumettre leur différend à l'arbitrage, le délai de prescription cesse de courir à partir de la date à laquelle l'une des parties engage la procédure d'arbitrage de la manière prévue par la convention d'arbitrage ou par la loi applicable à cette procédure. Cette disposition suppose que la convention d'arbitrage est valide, mais elle ne fixe elle-même aucune exigence quant à la forme de cette convention, laissant implicitement à la loi applicable à cette dernière le soin de régler cette question.

Conclusions

20. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si les différentes catégories de questions concernant les contrats électroniques que soulève la Convention ne pourraient pas être étudiées lors de ses délibérations sur l'élaboration d'un instrument international traitant de certaines questions touchant les contrats électroniques (voir A/CN.9/WG.IV/WP.95).

10. Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (Vienne, 11 avril 1980)

État: Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988 (18 signataires; 61 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1489, n° 25567, p. 3.

Commentaires

21. Cette convention a pour objet l'adoption d'un ensemble de règles uniformes applicables aux contrats de vente internationale de marchandises entre des parties dont les établissements se trouvent dans des États différents, afin d'éliminer des obstacles juridiques et de promouvoir le développement du commerce international.

22. Les questions liées aux contrats électroniques que pourrait soulever la Convention ont été analysées de façon approfondie dans une note antérieure du secrétariat (A/CN.9/WG.IV/WP.91) et examinées par le Groupe de travail à sa trente-huitième session (voir A/CN.9/484, par. 94 à 127). Certaines de ces questions ont également été examinées dans une note plus récente du secrétariat (A/CN.9/WG.IV/WP.95). Par souci d'économie, on ne répétera pas dans le présent document ce qui est dit dans ces notes, mais on se contentera seulement d'ajouter les observations succinctes qui suivent.

23. D'une manière générale, les questions relatives aux contrats électroniques que peut soulever la Convention peuvent être classées dans les mêmes catégories que celles qui ont été indiquées plus haut à propos de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises avec les ajouts ci-après.

a) *Nature des marchandises couvertes par la Convention*

24. Il a été déterminé que la Convention ne s'appliquait qu'aux contrats de vente internationale de "marchandises", terme qui a toujours été interprété comme désignant essentiellement des biens mobiliers corporels, ce qui exclut donc les biens incorporels tels que les droits conférés par un brevet, les marques déposées, les droits d'auteur, une part dans une société à responsabilité limitée ainsi qu'un savoir-faire.

25. Lors de l'examen initial des questions relatives aux contrats électroniques par le Comité, il y a eu accord général sur le fait que les instruments internationaux en vigueur, notamment la Convention des Nations Unies sur les ventes, ne s'appliquaient pas à toute une série d'opérations actuellement effectuées en ligne et qu'il pourrait être utile d'élaborer des règles harmonisées régissant les opérations internationales autres que les ventes de biens corporels mobiliers classiques (A/CN.9/484, par. 115). Il a néanmoins été rappelé au Comité que, dans la pratique, il n'était pas toujours possible de tracer une frontière nette entre les contrats de vente de biens et les contrats de prestation de services. Les opérations portant sur des articles du secteur des divertissements, tels que les disques de musique ou les vidéodisques, étaient des exemples qui montraient bien la difficulté qu'il y avait à établir une distinction entre biens et services. La vente en ligne

d'articles tels que les minidisques ou les cassettes vidéo pouvait généralement être considérée comme une vente de biens, tandis que la diffusion en ligne de films, d'émissions de télévision ou de concerts de musique semblait relever de la catégorie des services. Toutefois, la technologie moderne permettait également d'acheter des fichiers de musique ou vidéos numérisés qui pouvaient être téléchargés directement depuis le site Web du vendeur, sans livraison d'aucun support corporel. Il a été dit qu'il fallait alors examiner de plus près l'intention des parties afin de déterminer si l'opération portait sur des biens ou sur des services (A/CN.9/484, par. 117).

b) Définition de l'exécution dans le contexte du commerce électronique

26. Diverses dispositions de la Convention mentionnent les obligations du vendeur et de l'acheteur en ce qui concerne la livraison des marchandises. L'article 60, par exemple, dispose que l'obligation de l'acheteur de prendre livraison consiste a) à accomplir tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui pour permettre au vendeur d'effectuer la livraison et b) à retirer les marchandises. La nature de ces actes est bien comprise dans le cas de la livraison de biens corporels. En revanche, pour autant que la Convention puisse être interprétée comme s'appliquant à la vente de produits autres que des biens mobiliers corporels (voir le commentaire figurant plus haut sous a)), la question de savoir quels actes constituent une livraison effective de ces biens pourrait se poser.

Conclusions

27. D'une manière générale, les questions que soulève la Convention concernent les contrats électroniques, tels que les conçoit le Groupe de travail (voir A/CN.9/WG.IV/WP.95, par. 10 à 12). Le Groupe de travail voudra donc peut-être examiner si ces questions ne pourraient pas être traitées dans le cadre de ses délibérations relatives à l'élaboration d'un instrument international traitant de certaines questions touchant les contrats électroniques (voir A/CN.9/WG.IV/WP.95).

12. Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux (New York, 9 décembre 1988)

État: Pas encore en vigueur (3 signataires; 3 parties).

Source: Résolution 43/165 de l'Assemblée générale, annexe.

Commentaires

28. La Convention a pour objet de surmonter les disparités et les incertitudes qui existent actuellement dans le commerce international lorsque des lettres de change internationales ou des billets à ordre internationaux sont utilisés comme instrument de paiement international.

29. Les lettres de change et les billets à ordre étant des instruments négociables dans la plupart des systèmes juridiques, le régime juridique qui les régit suppose généralement l'existence d'un instrument qui, au moins à un moment donné, revêt la forme d'un document matériel. Dans une note antérieure, le secrétariat a analysé diverses questions juridiques que soulève l'élaboration d'un équivalent électronique aux instruments papier négociables (A/CN.9/WG.IV/WP.90). Afin d'éviter des répétitions inutiles, on a résumé dans les paragraphes qui suivent certaines des observations faites dans cette note.

30. Ce n'est pas parce que l'on résout les problèmes de l'écrit et de la signature dans un contexte électronique que l'on résout du même coup la question de la négociabilité, dont on a dit qu'elle constituait peut-être l'aspect le plus difficile de l'échange de données informatisées (EDI) dans les pratiques commerciales internationales. Les droits représentés par des documents formant titre tels que des connaissements ou des récépissés d'entrepôt, sont normalement soumis à la possession matérielle d'un document papier original. Selon les analyses du fondement juridique de la négociabilité des documents formant titre, des partenaires commerciaux n'ont généralement à leur disposition aucun moyen légal de transférer valablement des droits par un échange de messages électroniques de la même manière qu'ils peuvent le faire avec des documents papier.

31. Cette conclusion vaut aussi, pour l'essentiel, pour les droits représentés par des instruments négociables

tels que des lettres de change ou des billets à ordre. En outre, le régime juridique des instruments négociables est par essence fondé sur la technique de l'original papier tangible, pouvant être immédiatement vérifié visuellement sur place. En l'état actuel de la législation, la négociabilité ne peut être séparée de la possession matérielle du document papier original.

32. On a donc dit que l'un des défis à relever pour intégrer dans le droit les documents formant titre transmis électroniquement était de créer ces derniers de manière à ce que leurs détenteurs qui invoquent leur acquisition en vertu d'un transfert régulier aient l'assurance qu'il existe bien un document formant titre, que celui-ci est formellement parfait, que la signature, ou un substitut quelconque, est authentique, que le titre est négociable et qu'il existe un moyen de prendre possession du document électronique équivalent en droit à sa possession matérielle (A/CN.9/WG.IV/WP.90, par. 36).

33. Pour avoir des équivalents électroniques des documents formant titre et des instruments négociables, il faudrait mettre au point des systèmes grâce auxquels des opérations pourraient effectivement être réalisées à l'aide de moyens de communication électroniques. On pourrait concevoir par exemple un système de registre, dans lequel les opérations seraient enregistrées et gérées par l'autorité centrale ou par un procédé technique fondé sur la cryptographie, qui assurerait l'unicité du message de données envoyé. Dans le cas d'opérations pour lesquelles des documents transférables ou quasi-négociables seraient utilisés pour transférer des droits devant être exclusifs, il faudrait que le registre ou le procédé technique offre une garantie raisonnable quant à l'unicité et à l'authenticité des données transmises.

Conclusions

34. Étant donné la nature particulière des questions que soulèvent les substituts électroniques des instruments négociables, il semblerait qu'un nouveau cadre juridique global soit nécessaire afin de permettre l'utilisation internationale de messages de données au lieu d'instruments papier négociables. Le secrétariat estime que l'élaboration d'un tel cadre juridique global risquerait d'entraîner le Groupe de travail au-delà des limites de sa tâche consistant à éliminer les obstacles au commerce électronique que comportent les instruments relatifs au commerce international en

vigueur. Le secrétariat estime en outre que la meilleure solution serait que le Groupe de travail analyse les besoins spécifiques auxquels répondrait un tel cadre juridique lorsqu'il examinera les questions juridiques liées au transfert de droits, en particulier de droits sur des biens corporels, par des moyens électroniques (voir A/CN.9/484, par. 87 à 93)^a.

13. Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 17 avril 1991)

État: Pas encore en vigueur (5 signataires; 2 parties).

Source: A/CONF.152/13.

Commentaires

35. La Convention a pour objet de faciliter la circulation des marchandises en établissant des règles uniformes concernant la responsabilité pour les pertes, les dommages ou les retards concernant ces marchandises lorsqu'elles sont sous la garde d'exploitants de terminaux de transport. Ces marchandises ne sont pas nécessairement régies par le droit des transports découlant des conventions applicables aux divers modes de transport.

36. S'agissant des communications entre les parties privées concernées, la Convention contient un certain nombre de dispositions qui peuvent, dans une plus ou moins large mesure, faire naître des doutes quant à l'acceptabilité des communications électroniques aux fins qui y sont envisagées. Ces dispositions peuvent d'une manière générale être classées dans les mêmes catégories que celles qui ont été indiquées plus haut à propos de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (voir les paragraphes 7 à 19).

37. Certaines de ces dispositions ont été formulées de manière à tenir compte des moyens de communication électroniques. C'est notamment le cas des définitions des termes "avis" ("tout avis donné sous une forme constatant les informations qui y figurent") et "demande" ("toute demande faite sous une forme constatant les informations qui y figurent") apparaissant respectivement aux alinéas e) et f) de

l'article premier. La Convention utilise le terme "avis" principalement pour désigner les communications concernant la perte ou l'endommagement de marchandises remises à l'exploitant d'un terminal de transport (voir, par exemple, les paragraphes 1 à 3 et 5 de l'article 11) et le terme "demande" pour indiquer que le client peut exiger la délivrance d'un accusé de réception des marchandises (voir, par exemple, le paragraphe 1 de l'article 4) et la remise des marchandises (voir, par exemple, les paragraphes 3 et 4 de l'article 5).

38. Toutefois, les exigences de forme concernant l'instrument par lequel l'exploitant du terminal de transport accuse réception des marchandises risquent de poser davantage de problèmes. De fait, aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de son article 4, la Convention, outre qu'elle se réfère à la "signature", utilise à cet effet le terme "document" dans un contexte qui semble supposer l'utilisation d'un support matériel. Ces dispositions se lisent comme suit:

"L'exploitant peut, et sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable:

a) Soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises,

b) Soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où cela peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables."

39. Il convient de noter que le "document" envisagé par la Convention n'est pas un titre représentatif des marchandises, mais seulement un document attestant que l'exploitant du terminal de transport a la garde des marchandises. Le principal problème que pourrait soulever l'utilisation de communications électroniques à cet effet concernerait davantage la valeur probante de ces communications que leur efficacité comme moyen de transférer la propriété des marchandises.

Conclusions

40. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si les catégories de questions concernant les contrats électroniques que soulève la Convention ne pourraient

pas être étudiées dans le cadre de ses délibérations sur l'élaboration d'un instrument international traitant de certaines questions touchant les contrats électroniques (voir A/CN.9/WG.IV/WP.95).

15. Convention des Nations Unies sur les garanties indépendantes et les lettres de crédit stand-by (New York, 11 décembre 1995)

État: Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2000 (4 signataires; 6 parties).

Source: A/50/640 et Corr.1, annexe.

Commentaires

41. La Convention vise à réglementer et à faciliter l'usage de garanties indépendantes et de lettres de crédit stand-by, qui sont des engagements pris par une banque ou une autre institution ou personne de payer au bénéficiaire un certain montant ou un montant déterminable sur simple demande ou sur demande accompagnée d'autres documents.

42. La Convention contient un certain nombre de dispositions relatives aux communications entre les parties. Ces dispositions relèvent généralement des mêmes catégories que celles qui ont été décrites plus haut à propos des dispositions de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (voir par. 7 à 19).

43. L'examen des dispositions pertinentes permet de conclure que la Convention prévoit déjà l'utilisation des communications électroniques, comme cela est indiqué dans l'étude du CEFAC (voir TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, par. 2.22.3).

44. De fait, l'alinéa g) de l'article 6 définit comme "document" une communication faite "sous une forme permettant d'en préserver un enregistrement complet", ce qui est censé inclure un message électronique. Le paragraphe 2 de l'article 7 prévoit en outre qu'un "engagement" aux fins de la Convention, qui comprend une garantie ou un crédit, peut être émis "sous toute forme préservant un enregistrement complet du texte dudit engagement et permettant une authentification de sa source par des méthodes généralement acceptées ou selon une procédure convenue entre le garant/émetteur et le bénéficiaire".

45. De plus, le paragraphe 2 de l'article 11 de la Convention fait expressément référence à la possibilité d'émettre un engagement "autrement que sur papier" et reconnaît aux parties le droit de convenir d'"une procédure instituant un équivalent fonctionnel du renvoi du document" dans ce cas.

Conclusions

46. Le Groupe de travail souhaitera peut-être considérer que la Convention ne met pas d'obstacles à l'utilisation de moyens électroniques de communication comme variante de l'émission et de l'échange de documents papier et qu'aucune mesure particulière n'est donc nécessaire en ce qui concerne la Convention.

II. Transports et communications

A. Questions douanières

Note d'information générale

47. Dans le cadre de son analyse des obstacles possibles au commerce électronique en vertu des conventions relatives aux questions douanières, le Groupe de travail souhaitera peut-être noter que des organisations internationales et des autorités douanières nationales travaillent depuis de nombreuses années à la mise au point de systèmes électroniques pour traiter les documents et informations douanières

48. Il y a plus de 20 ans, le 16 juin 1981, l'Organisation mondiale des douanes (alors appelée Conseil de coopération douanière) avait déjà adopté une "recommandation concernant la transmission et l'authentification des renseignements douaniers qui sont traités par ordinateur", invitant les autorités douanières à prendre des mesures pour permettre l'utilisation de communications électroniques (voir « http://www.wcoomd.org/ie/Fr/Recommandations/authen_refc.html »). En particulier, elle recommandait:

a) D'offrir aux déclarants, aux conditions fixées par les autorités douanières, la possibilité d'utiliser différents supports électroniques (réseaux à valeur ajoutée, service national des postes, télégraphes et téléphones, disquettes, bandes, etc.) pour transmettre à la douane à des fins de traitement automatique les renseignements qu'elle exige et pour qu'elle y donne automatiquement suite;

b) D'accepter de la part des déclarants et des administrations publiques, aux conditions fixées par les autorités douanières, les renseignements exigés par la douane qui sont transmis sur des supports électroniques, validés et authentifiés par des moyens garantissant la sécurité sans qu'il soit nécessaire de déposer des documents sur papier munis d'une signature manuscrite;

c) D'accepter, lorsque la loi n'autorise pas encore la transmission par des moyens électroniques des renseignements exigés par la douane, que celle-ci autorise les déclarants, dans les conditions à définir par la douane ou par d'autres autorités compétentes, à présenter sur papier ordinaire les renseignements exigés par la douane;

d) D'accepter, lorsque la télématique, les techniques garantissant la sécurité et l'informatique sont utilisées mais qu'en raison de restrictions d'ordre juridique il y a lieu de présenter des documents sur papier et des signatures manuscrites, le dépôt périodique de ces documents ou leur conservation dans les locaux du déclarant, conformément aux conditions arrêtées par l'administration douanière.

49. En 1990, l'Organisation mondiale des douanes a recommandé que ses membres et tous les membres de l'Organisation des Nations Unies ou de ses institutions spécialisées ainsi que les unions douanières ou économiques appliquent les Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT) dans l'élaboration des messages électroniques à échanger entre les administrations des douanes et entre les administrations des douanes et les autres intervenants dans le commerce (voir "Recommandation du 26 juin 1990 de l'Organisation mondiale des douanes concernant l'utilisation des règles de syntaxe EDIFACT/ONU pour les échanges électroniques de données", disponibles à l'adresse « http://www.wcoomd.org/ie/Fr/Recommandations/edifact_refc.html »).

50. Une importante initiative internationale pratique est le système informatisé de déclaration douanière (SYDONIA), développé par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), qui permet de traiter la plupart des procédures liées au commerce international (voir « <http://www.asycuda.org/français/aboutasfr.htm> »). Le système traite les manifestes et les déclarations en

douane, les méthodes comptables, les procédures de transit et de gestion des entrepôts. SYDONIA produit les données du commerce extérieur nécessaires aux analyses économiques et statistiques et est conforme aux codes et normes internationaux définis par l'Organisation internationale de normalisation, l'Organisation mondiale des douanes et les Nations Unies. SYDONIA peut être configuré pour répondre aux caractéristiques nationales des différents régimes douaniers, tarifs douaniers et législations douanières. SYDONIA permet l'échange de données informatisées (EDI) entre les opérateurs du commerce international et les autorités douanières en appliquant les règles EDIFACT. SYDONIA a été installé ou est en cours d'installation dans une soixantaine de pays et le nombre de pays utilisateurs devrait passer à 100, ce qui en fera de facto la norme mondiale pour les douanes.

51. Au niveau national, une étude de l'Organisation mondiale des douanes indique que l'automatisation d'au moins certaines procédures douanières a été l'un des principaux éléments de la plupart des initiatives nationales visant à moderniser les procédures douanières (voir « http://www.wcoomd.org/hrds/surve_f.htm#INTRODUCTION »).

5. Convention internationale pour faciliter l'importation des échantillons commerciaux et du matériel publicitaire (Genève, 7 novembre 1952)

État: Entrée en vigueur le 20 novembre 1955 (6 signataires; 63 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 221, n° 3010, p. 258.

Commentaires

52. La Convention vise à promouvoir le commerce international en exonérant de droits à l'importation, de droits de douane, et de tous autres droits et taxes perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation les échantillons commerciaux et matériel publicitaire de valeur négligeable.

53. La Convention fait obligation aux parties contractantes d'exonérer de droits à l'importation les catalogues, prix courants et notices commerciales se rapportant à des marchandises mises en vente ou en location, ou à des prestations de services offertes en

matière de transport ou d'assurance commerciale par une personne établie sur le territoire d'une autre partie contractante, lorsque ces documents seront importés du territoire d'une partie contractante quelconque.

54. Les références faites à l'article IV de la Convention au nombre des "documents et des exemplaires" ou des "colis", y compris leur "poids brut" maximum, indiquent clairement que la Convention s'applique principalement aux matériels imprimés sur un support tangible. Sans doute pourrait-on considérer que la Convention s'applique à l'importation d'échantillons et de matériels publicitaires lorsque ces derniers sont stockés sous forme électronique sur un support tangible (tel qu'une disquette ou un CD-ROM). Toutefois, il n'est pas sûr que la Convention puisse s'appliquer aux "équivalents électroniques" les plus courants de l'importation de matériels publicitaires, tels que la diffusion internationale de matériels publicitaires ou de catalogues de produits par l'intermédiaire d'Internet, car dans la plupart des cas, l'affichage de telles informations sur un site Web pourrait s'effectuer entièrement dans un seul pays seulement, sans communication transfrontière de données.

Conclusions

55. Les dispositions de la Convention sont de l'ordre de la politique commerciale. Elles visent les États et n'établissent pas de règles intéressant directement les opérations de droit privé. Le Groupe de travail souhaitera donc peut-être considérer que d'autres organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale du commerce ou l'Organisation mondiale des douanes, seraient mieux placées pour étudier plus avant les questions relatives au commerce électronique dans le cadre de cette convention. Il souhaitera peut-être aussi prier le secrétariat de suivre tous travaux que ces organisations pourraient entreprendre et présenter un rapport sur leur avancement à un stade ultérieur.

9. Convention douanière relative aux conteneurs (Genève, 18 mai 1956)

État: Entrée en vigueur le 4 août 1959 (12 signataires; 43 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 338, n° 4834, p. 103.

Commentaires

56. La Convention vise à développer et à faciliter l'emploi des conteneurs dans les transports internationaux. Elle a été abrogée et remplacée, dans les relations entre les États qui y étaient parties, par la Convention douanière de 1972 relative aux conteneurs (voir ci-après). Toutefois, comme un certain nombre des parties contractantes à la Convention de 1956 n'ont pas encore ratifié la Convention de 1972 ou n'y ont pas adhéré, la Convention de 1956 reste en vigueur. Dans son examen de la Convention de 1956, le secrétariat n'a pas trouvé de dispositions qui pourraient concerner directement le commerce électronique.

15. Convention douanière relative aux conteneurs, 1972 (Genève, 1^{er} décembre 1972)

État: Entrée en vigueur le 6 décembre 1975 (15 signataires; 29 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 988, n° 14449, p. 75.

Commentaires

57. La Convention vise à accorder l'admission temporaire aux conteneurs, chargés ou non de marchandises, qui devront être réexportés dans les trois mois, afin de faciliter les transports internationaux par conteneurs.

58. La Convention énonce un petit nombre de conditions concernant les documents que doivent présenter les importateurs ou les exportateurs de conteneurs aux autorités douanières ou les documents qu'ils doivent conserver.

59. L'article 8, par exemple, dispose que les parties contractantes peuvent, dans certaines circonstances, "exiger qu'il soit fourni une certaine forme de garantie

et/ou produit des documents douaniers concernant l'importation et la réexportation du conteneur". De même, le paragraphe 1 de l'annexe 2 exige que chaque partie contractante utilise, pour le contrôle des mouvements de conteneurs placés en admission temporaire, "les documents sur lesquels l'enregistrement des mouvements de ces conteneurs est effectué par les propriétaires, les exploitants ou leurs représentants". Le paragraphe 2 b) de l'annexe 2 exige en outre que l'exploitant des conteneurs "s'engage par écrit", entre autres, à fournir aux autorités douanières compétentes certains renseignements. Du fait que la Convention ne contient pas de définition de termes tels que "document", "engagement" ou "écrit", on peut se demander si des renseignements communiqués sous forme de messages de données pourraient remplir ces conditions.

Conclusions

60. Les dispositions de la Convention sont de l'ordre de la politique commerciale. Elles visent les États et n'établissent pas de règles intéressant directement les opérations de droit privé. En outre, la mesure dans laquelle les communications électroniques peuvent se substituer à des documents papier aux fins de la Convention dépend pour une large part de la capacité et de la volonté des autorités publiques des parties contractantes à la Convention de traiter ces documents sous forme électronique.

61. Le Groupe de travail souhaitera donc peut-être considérer que d'autres organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale du commerce ou l'Organisation mondiale des douanes, seraient mieux placées pour étudier plus avant les questions liées au commerce électronique dans le cadre de cette convention. Il souhaitera peut-être aussi prier le secrétariat de suivre tous travaux que ces organisations pourraient entreprendre et faire rapport sur leur avancement à un stade ultérieur.

13. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Genève, 15 janvier 1959)

État: Entrée en vigueur le 7 janvier 1960 (9 signataires; 37 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 348, n° 4996, p. 13, vol. 481, p. 599.

Commentaires

62. La Convention vise à réglementer les transports internationaux de marchandises sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre partie contractante.

63. La Convention a été abrogée et remplacée, dans les relations entre les États qui y étaient parties, par la Convention TIR de 1975 (voir ci-après). Du fait que toutes les parties contractantes à la Convention, sauf une, ont ratifié la nouvelle Convention TIR ou y ont adhéré, les commentaires du secrétariat se limitent à la Convention TIR de 1975.

16. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Genève, 14 novembre 1975)

État: Entrée en vigueur le 20 mars 1978 (16 signataires; 64 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1079, n° 16510, p. 146.

Commentaires

64. La Convention vise à faciliter les transports internationaux de marchandises par des véhicules routiers en simplifiant et harmonisant les formalités administratives dans le domaine des transports internationaux, en particulier aux frontières.

65. D'après le *Manuel TIR*, publication du secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'Organisation des Nations Unies, qui administre la Convention TIR, les principes essentiels du système de transit établi par la Convention TIR sont les suivants: a) les marchandises doivent être transportées dans des véhicules ou des conteneurs offrant toutes garanties de sécurité; b) les droits et les taxes en cause doivent être garantis pendant toute la durée du transport grâce à une garantie reconnue internationalement; c) les marchandises doivent être accompagnées d'un

carnet TIR accepté internationalement utilisé dans le pays de départ qui doit servir de document de contrôle dans les pays d'expédition, de transit et de destination; d) les mesures de contrôle douanier prises dans le pays de départ doivent être acceptées par les pays de transit et de destination; e) l'accès au système TIR pour les associations nationales émettrices de carnets TIR et pour les personnes physiques et morales utilisatrices de carnets TIR doit être contrôlé par les autorités nationales compétentes (voir « http://www.unece.org/trans/new_tir/handbook/french/introf.htm »).

66. Comme il est indiqué dans l'étude du CEFAC, la Convention TIR porte pour l'essentiel sur la question de l'utilisation d'un document papier, le carnet TIR. En outre, non seulement la Convention n'envisage pas l'échange de données informatisées, mais le carnet actuel n'est pas aligné sur le système des Nations Unies (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, par. 2.23.3). Une autre difficulté que poserait le remplacement du système TIR par des communications électroniques tient à la fonction même du carnet TIR comme preuve acceptable pour les autorités douanières nationales de l'existence d'une garantie internationale couvrant les droits d'importation et les taxes pour les biens transportés dans le cadre du système TIR.

67. En outre, le carnet TIR remplit d'autres fonctions en matière de preuve, par exemple en vertu de diverses dispositions de la Convention qui exigent que les autorités douanières des États contractants fassent mention, sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restants dans le carnet TIR, de certains renseignements tels que, en particulier les scellés apposés et la nature des contrôles effectués sur la charge d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou de conteneurs en cours de route ou à un bureau de douane de passage (voir les articles 24, 34 et 35).

68. D'après les informations publiées par l'Union internationale des transports routiers, le régime TIR a bien fonctionné durant les quatre premières décennies qui ont suivi l'entrée en vigueur de la Convention TIR (voir « <http://www.iru.org/TIR/computer.F.html> »). Cependant, au début des années 90, en raison d'une très forte croissance des échanges et du nombre de transporteurs effectuant des transports TIR, le nombre des infractions à la procédure TIR a fortement augmenté. Il fallait trouver de nouveaux moyens pour contrôler le régime TIR. C'est pourquoi le Comité de

gestion de la Convention TIR a adopté, le 20 octobre 1995, une recommandation introduisant une confirmation électronique de la décharge des opérations TIR en parallèle au système papier existant. L'objectif du système SafeTIR est d'apporter aux douanes et à l'association émettrice du carnet TIR une confirmation directe des autorités douanières de la décharge finale ou partielle du carnet TIR, afin surtout de vérifier, par cette confirmation, la conformité de la décharge sur papier. Cette confirmation électronique doit parvenir à l'association émettrice dans le délai d'une semaine.

69. D'autres efforts sont actuellement déployés pour adapter le régime TIR aux moyens de communication électroniques. À sa quatre-vingt-dix-neuvième session, tenue à Genève du 23 au 26 octobre 2001, le Groupe de travail CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports a décidé de créer un groupe spécial d'experts sur les aspects conceptuels et techniques de l'informatisation de la Convention TIR et un groupe spécial d'experts sur les aspects juridiques de l'informatisation de la Convention TIR.

70. Le Groupe spécial d'experts sur les aspects conceptuels et techniques de l'informatisation de la Convention TIR a tenu sa première session à Genève les 24 et 25 janvier 2002. Il a commencé à y examiner les aspects conceptuels et techniques de l'informatisation des procédures TIR, y compris les incidences financières et administratives de son introduction, aux niveaux national et international. Les travaux de ce groupe devraient conduire à l'élaboration d'un projet d'ensemble de messages électroniques pour permettre un échange de données électroniques, au niveau national, entre les parties contractantes et avec des organisations internationales.

71. [Le rapport de la réunion du Groupe spécial d'experts n'avait pas encore été publié lorsque la présente note a été rédigée, mais il sera disponible sur le site Web de la Division des transports de la CEE « http://www.unece.org/trans/new_tir/home.html ».]

Conclusions

72. Étant donné la nature particulière du régime établi par la Convention TIR, qui exige la délivrance de documents originaux pouvant être lus et traités par les autorités douanières et d'autres autorités des diverses parties contractantes, le Groupe de travail souhaitera peut-être prier le secrétariat de continuer de

suivre les efforts actuellement déployés sous les auspices de la CEE et de faire rapport sur leur avancement à un stade ultérieur.

14. Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux (Genève, 9 décembre 1960)

État: Entrée en vigueur le 12 juin 1962 (8 signataires; 28 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 429, n° 6200, p. 213.

Commentaires

73. La Convention vise à faciliter les transports internationaux par conteneurs, en admettant les palettes à l'importation en franchise des droits et taxes d'entrée et sans prohibitions ni restrictions d'importation dans certaines conditions, à encourager l'utilisation de palettes dans les transports internationaux et à en réduire le coût. Dans son examen de la Convention, le secrétariat n'a pas trouvé de dispositions qui pourraient concerner directement le commerce électronique.

17. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Genève, 21 octobre 1982)

État: Entrée en vigueur le 15 octobre 1985 (13 signataires, 41 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1409, n° 23538, p. 19.

Commentaires

74. La Convention vise à faciliter la circulation internationale des marchandises en réduisant les exigences d'accomplissement des formalités ainsi que le nombre et la durée des contrôles lorsque ces marchandises traversent une ou plusieurs frontières maritimes, aériennes ou terrestres.

75. Comme il est indiqué dans l'étude du CEFAC, la Convention elle-même ne constitue pas un obstacle à l'utilisation des communications électroniques

(TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, par. 2.24.3). Le paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention encourage l'utilisation de documents alignés sur la formule cadre des Nations Unies. Le paragraphe 2 du même article fait obligation aux parties contractantes d'accepter les documents établis par tous procédés techniques appropriés, pourvu que les réglementations officielles relatives à leur libellé, à leur authenticité et à leur certification aient été respectées et qu'ils soient lisibles et compréhensibles.

76. Il convient de noter toutefois que la Convention ne prévaut pas sur les exigences de forme existantes en vertu du droit interne ou des accords internationaux auxquels sont parties les États contractants. Ainsi, si certaines lois exigent des documents sur papier, ces exigences seront applicables malgré le paragraphe 2 de l'article 9 de la Convention.

Conclusions

77. Les dispositions de la Convention sont de l'ordre de la politique commerciale. Elles visent les États et n'établissent pas de règles intéressant directement les opérations de droit privé. En outre, la mesure dans laquelle les communications électroniques pourraient se substituer à des documents papier aux fins de la Convention dépend pour une large part de la capacité et de la volonté des autorités publiques des parties contractantes à la Convention de traiter ces documents sous forme électronique.

78. Le Groupe de travail souhaitera donc peut-être considérer que d'autres organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale du commerce ou l'Organisation mondiale des douanes, seraient mieux placées pour étudier plus avant les questions liées au commerce électronique dans le cadre de cette convention. Il souhaitera peut-être aussi prier le secrétariat de suivre tous travaux que ces organisations pourraient entreprendre et faire rapport sur leur avancement à un stade ultérieur.

18. Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, (Genève, 21 janvier 1994)

État: Entrée en vigueur le 17 janvier 1998 (7 signataires, 11 parties).

Source: ECE/TRANS/106.

Commentaires

79. La Convention vise à faciliter l'utilisation en commun des conteneurs par les membres d'un pool et à promouvoir ce faisant l'utilisation efficace des conteneurs dans le transport international.

80. Il y a dans la Convention quelques dispositions envisageant un accord entre les membres d'un pool de conteneurs et des engagements écrits à contracter par les parties qui peuvent généralement donner lieu au même type de questions que celles qui sont soulevées en vertu des dispositions similaires de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (voir par. 7 à 19). Plus précisément, l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 5 exige des membres du pool qu'ils "ii) tiennent, par type de conteneur, une comptabilité des mouvements des conteneurs ainsi échangés". Il convient de noter que l'alinéa b) du paragraphe 3 de ce même article soumet l'application des facilités prévues à l'article 4 (admission en franchise des conteneurs, exemption de la production de documents douaniers) à la communication de l'accord d'utilisation en commun aux autorités douanières et à l'approbation de ces dernières.

Conclusions

81. Les dispositions de la Convention sont de l'ordre de la politique commerciale. Elles visent les États et n'établissent pas de règles intéressant directement les opérations de droit privé. En outre, la mesure dans laquelle les communications électroniques pourraient remplacer les documents papier aux fins de la Convention dépend pour une large part de la capacité et de la volonté des autorités publiques des Parties contractantes à la Convention de traiter ces documents sous forme électronique.

82. Le Groupe de travail souhaitera donc peut-être considérer que d'autres organisations internationales,

telles que l'Organisation mondiale du commerce ou l'Organisation mondiale des douanes, seraient mieux placées pour étudier plus avant les questions liées au commerce électronique dans le cadre de cette convention. Il souhaitera peut-être aussi prier le secrétariat de suivre tous travaux que ces organisations pourraient entreprendre et faire rapport sur leur avancement à un stade ultérieur.

B. Circulation routière

1. Convention sur la circulation routière (Genève, 19 septembre 1949)

État: Entrée en vigueur le 25 mars 1952 (19 signataires; 91 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, n° 1671, p. 3.

Commentaires

83. Cette convention a pour objet d'harmoniser les règles de circulation routière entre les États contractants et d'assurer leur observation afin de faciliter la circulation routière internationale et d'accroître la sécurité sur les routes. Ses dispositions traitent essentiellement de questions relatives à la sécurité routière et à la réglementation de la circulation et n'établissent pas de règles intéressant directement les opérations de droit privé. Le Groupe de travail souhaitera peut-être considérer qu'aucune mesure n'est nécessaire en ce qui concerne cette convention.

19. Convention sur la circulation routière (Vienne, 8 novembre 1968)

État: Entrée en vigueur le 21 mai 1977 (36 signataires; 59 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1042, no 15705, p. 17.

Commentaires

84. Cette convention a pour objet de faciliter la circulation routière internationale et d'accroître la sécurité sur les routes grâce à l'adoption de règles uniformes de circulation. Lors de l'examen de cet instrument, le secrétariat n'a pas trouvé de dispositions

pouvant intéresser directement le commerce électronique. Le Groupe de travail souhaitera peut-être considérer qu'aucune mesure n'est nécessaire en ce qui concerne cette convention.

8. Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux et a) Protocole additionnel; b) Protocole de signature (Genève, 17 mars 1954)

État: Non encore entré en vigueur (10 signataires; 4 parties).

Source: E/ECE/186 (E/ECE/TRANS/460).

Commentaires

85. Cet accord général a pour objet de favoriser le développement des transports internationaux de voyageurs et de marchandises par route en établissant un régime commun pour les transports internationaux routiers. Lors de l'examen de cet instrument, le secrétariat n'a pas trouvé de dispositions pouvant intéresser directement le commerce électronique. Le Groupe de travail souhaitera peut-être considérer qu'aucune mesure n'est nécessaire en ce qui concerne cet accord.

11. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Genève, 19 mai 1956) et Protocole à cette convention (Genève, 5 juillet 1978)

État: Entrée en vigueur le 2 juillet 1961 (Convention: 9 signataires; 44 parties; Protocole: 6 signataires, 30 parties)

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, n° 5742, p. 189.

Commentaires

86. Cette convention a pour objet de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont

situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Sous sa forme actuelle, la Convention prévoit que soient exigés certains documents qu'il ne serait peut-être pas facile de remplacer par des communications électroniques (voir par. 87 à 97). Aussi est-il envisagé de la réviser (voir par. 98 à 103).

a) Obstacles éventuels à l'utilisation de communications électroniques dans le cadre de la Convention

87. Les dispositions de la Convention qui intéressent tout particulièrement l'utilisation des communications électroniques peuvent d'une manière générale être regroupées en deux catégories: a) dispositions relatives à l'instrument constatant le contrat de transport (lettre de voiture); b) dispositions prévoyant que des notifications ou des déclarations puissent être échangées par les parties.

i) Dispositions relatives à l'instrument constatant le contrat de transport (lettre de voiture)

88. L'article 4 de la Convention exige que le contrat de transport soit "constaté par une lettre de voiture" même si "l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport", qui reste soumis aux dispositions de la Convention. Cette dernière ne définit pas la lettre de voiture, mais le fait que le paragraphe 1 de l'article 5 dispose que celle-ci est établie en trois "exemplaires originaux signés par l'expéditeur et le transporteur" montre clairement que la Convention envisage la lettre de voiture sous la forme d'un document papier. Cela apparaît encore plus clairement dans la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 5, qui dispose que "le premier exemplaire [de la lettre de voiture] est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur."

89. Comme le CEFACT l'a souligné dans son étude, certains problèmes peuvent se poser si aucun document papier n'est établi et si l'automatisation n'est permise que pour l'impression des signatures ou leur apposition par tampon et seulement à condition que la législation du pays où la lettre de voiture est établie l'autorise (art. 5-1) (TRADE/WP4/R.1096, par. 2.9.3).

a) La lettre de voiture en tant que preuve du contrat de transport

90. La fonction principale de la lettre de voiture est de prouver l'existence du contrat de transport et les conditions qui y figurent. Ainsi, le paragraphe 1 de l'article 9 dispose que "la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur". Les messages de données pourraient sans doute remplir cette fonction, à condition d'être reconnus par la loi comme étant des équivalents fonctionnels des lettres de voiture papier, faute de quoi les tribunaux pourraient considérer que l'échange de messages de données n'équivaut pas à l'établissement d'une "lettre de voiture" au sens de la Convention.

91. Une telle conclusion peut avoir des conséquences importantes pour les parties. Aux termes de l'article 6 de la Convention, une lettre de voiture doit notamment contenir une indication selon laquelle la Convention est applicable, fixer le délai de livraison applicable et indiquer la valeur déclarée de la marchandise ou la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison. Le défaut de déclaration sur l'applicabilité de la Convention peut entraîner pour le transporteur une responsabilité illimitée. L'absence des autres indications mentionnées ci-dessus peut être préjudiciable pour tout ayant droit, en particulier s'il se retourne non pas contre le transporteur contractant mais contre un sous-traitant ou un "transporteur successif CMR". En définitive, les sous-traitants ou les "transporteurs successifs" n'assument d'obligations en vertu de la Convention que s'ils ont accepté à la fois la marchandise et une lettre de voiture CMR matérielle (art. 34). Dans son étude, le CEFACT souligne que certains tribunaux ont interprété cette disposition de manière très stricte au point de rejeter certaines demandes formées en vertu de la Convention contre un sous-traitant à qui la lettre de voiture CMR n'avait pas été remise (art. 34).

b) Lettre de voiture et disposition des marchandises

92. Contrairement à d'autres documents de transport, comme le connaissement maritime, la lettre de voiture n'est pas un titre de propriété sur les marchandises en transit. Néanmoins, la possession d'une lettre de voiture a des conséquences importantes en ce qui concerne le droit de disposer des marchandises, comme le prévoit l'article 12 de la Convention. Par exemple, si

l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise en transit (par. 1), ce droit s'éteint notamment "lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire", moment à partir duquel "le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire".

93. En outre, conformément au paragraphe 5 de l'article 12, l'expéditeur ou, le cas échéant, le destinataire doit, pour exercer ce droit, présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture sur lequel sont inscrites les nouvelles instructions données au transporteur. La présentation de la lettre de voiture a des conséquences importantes pour le régime de responsabilité du transporteur, car le paragraphe 7 de ce même article dispose que "le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait".

94. Il se pourrait qu'il soit plus simple de remplacer les lettres de voiture papier par des messages de données que de trouver des substituts purement électroniques aux documents formant titre. Toutefois, un cadre juridique approprié exigerait, semble-t-il, plus qu'une simple reconnaissance de la validité de messages de données en tant que substituts des lettres de voiture traditionnelles. Il faudrait également envisager des méthodes d'authentification et définir les conditions dans lesquelles les messages de données peuvent constituer un équivalent fonctionnel des lettres de voiture "originales".

ii) Dispositions prévoyant que des notifications ou des déclarations puissent être échangées par les parties

95. Les obstacles éventuels à l'utilisation de communications électroniques peuvent découler de différentes dispositions de la Convention faisant obligation aux parties de notifier certains faits dans des circonstances spécifiées. Le paragraphe 2 de l'article 20, par exemple, autorise la personne ayant droit à une indemnisation pour défaut de livraison des marchandises à "demander, par écrit, à être avisé[e] immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de

l'indemnité". Dans ce cas, "il lui est donné par écrit acte de cette demande".

96. L'exigence d'un écrit s'applique également aux réserves prévoyant le versement d'une indemnité pour retard à la livraison (par. 3 de l'article 30); aux réclamations et à leur effet sur le délai de prescription; et à la réponse par laquelle le transporteur repousse ces réclamations (par. 2 de l'article 32 dans les deux cas).

97. Les obstacles éventuels au commerce électronique dans ces dispositions sont essentiellement de même nature que ceux liés aux dispositions similaires de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (voir par. 5 à 20 ci-dessus).

b) Initiatives internationales en vue d'une révision de la Convention

98. Dans son étude, le CEFAC indique que l'Union internationale des transports routiers (IRU) a réalisé des travaux sérieux et détaillés sur les moyens de remédier aux difficultés mises en évidence ci-dessus. Ces travaux ont notamment consisté à élaborer un document de discussion sur la transmission électronique d'informations dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par route conclu conformément aux dispositions de la CMR, daté du 2 février 1994, ainsi qu'un accord type de communication entre partenaires commerciaux dans le cadre d'un transport international de marchandises par route, en date du 8 février 1994. Le CEFAC résume les conclusions des travaux réalisés par l'IRU de la manière suivante: a) l'IRU pense qu'il est possible de résoudre presque tous les problèmes posés par la Convention en apportant des précisions dans les contrats mais reconnaît qu'il ne peut être facilement procédé à l'échange de données informatisées que si toutes les parties au contrat de transport de marchandises par route sont reliées par un système permettant ce type d'échange (ce qui est encore très rarement le cas); b) une révision de la Convention elle-même ne serait pas facile, mais l'IRU estime qu'un protocole traitant uniquement du problème de la transmission électronique de documents commerciaux pourrait être aisément élaboré.

99. Ces considérations semblent avoir trouvé un écho au sein du Groupe de travail des transports routiers de la CEE. À sa quatre-vingt-douzième session, tenue à Genève du 19 au 21 octobre 1998, le Groupe de travail

a été informé que le secrétariat de la CEE avait pris contact avec le Groupe de rapporteurs juridiques du CEFACT au sujet de l'incorporation de l'échange de données informatisées à la Convention. Le Groupe de rapporteurs juridiques avait recommandé l'établissement d'un protocole à la Convention plutôt qu'une révision et "suggéré que le projet de loi type mis au point par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international pourrait fournir certains des éléments nécessaires dans un tel protocole." Le Groupe de travail est convenu qu'un protocole à la CMR visant à y incorporer le commerce électronique était une question complexe qui nécessiterait une analyse complémentaire par des experts de l'échange de données informatisées, des transports et du droit privé, et il a prié le secrétariat de contacter Unidroit, afin de connaître son point de vue sur la question (voir TRANS/SC.1/363, par. 40 et 41).

100. Une première note intitulée "Considération du développement d'un protocole à la CMR" a ensuite été préparée par M. Jacques Putzeys, membre du Conseil de direction d'Unidroit, et présentée le 31 août 2000 au Groupe de travail pour examen. Dans cette note, M. Putzeys tire les conclusions provisoires ci-après (TRANS/SC.1/2000/9, p. 7 et 8):

a) Une première analyse permet de dire qu'il n'existe pas de difficultés juridiques majeures nées du rattachement des modes de preuve liés à la lettre de voiture CMR papier, en cas d'acceptation de l'EDI et de la lettre de voiture "électronique". Cette réponse est fondée sur une interprétation téléologique de la CMR ("équivalence fonctionnelle"), que la jurisprudence dans certains pays est cependant susceptible de mettre à mal;

b) La même constatation peut être faite à propos des autres modes de transmission, tels que la télécopie, le télégramme et le télex. Certaines législations nationales dans la matière des preuves y ont incorporé ces instruments;

c) La sécurité juridique exige par conséquent que les possibilités analysées soient fondées légalement par la voie d'un droit positif uniforme;

d) Il est actuellement admis unanimement que seul un protocole additionnel serait l'instrument adéquat. Un protocole modificatif entraînerait des difficultés graves eu égard au système de rattachement propre à la CMR (lieu de prise en charge ou lieu prévu

pour la livraison). Un protocole additionnel pourrait modaliser ce critère de rattachement, par exemple, en ne s'appliquant que lorsque les parties au contrat de transport ont conclu un accord de communication;

e) À l'instar des conventions existantes (Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal) et Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure), le protocole CMR devrait être limité à l'objet analysé et ne comporter que la disposition permettant l'équivalence fonctionnelle de l'échange de données informatisées (éventuellement des autres modes de transmission) avec la lettre de voiture-papier;

f) Si l'on considère la situation actuelle dans les entreprises de transport routier de marchandises ressortissant du régime CMR, on constate que la pratique de l'échange de données informatisées est déjà largement utilisée. Il y a donc urgence à combler le vide juridique."

101. Le Groupe de travail a examiné cette note à sa quatre-vingt-quatorzième session, tenue à Genève du 14 au 16 novembre 2000. Il a remercié M. Putzeys de ses travaux et lui a demandé s'il serait disposé à établir un projet de texte du protocole. M. Putzeys a proposé d'établir un texte provisoire du protocole et de le soumettre au secrétariat au début de 2001. Il a prévenu que son projet de texte ne pourrait devenir officiel qu'après avoir été adopté par le Conseil de direction d'Unidroit, qui devait se réunir en septembre 2001, ce qui ne l'empêcherait nullement d'être examiné par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-quinzième session en 2001 (TRANS/SC.1/367, par. 51 et 52).

102. Un avant-projet de protocole a donc été préparé par Unidroit et présenté officieusement au Groupe de travail pour examen le 1^{er} août 2001, avant qu'il soit adopté par le Conseil de direction d'Unidroit. Le texte du projet est le suivant:

"Projet de protocole EDI – CMR

[...]

étant parties à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), faite à Genève le 19 mai 1956,

[...]

Article 1. Aux fins du présent Protocole, 'Convention' signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Article 2. À la fin de l'article 5 de la Convention, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

'3. À moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, la lettre de voiture peut être établie par tout autre procédé de transmission de l'information, par un moyen électronique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris, mais non exclusivement par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI),

- [Pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence.]

- [Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.]

- [Si de tels moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'envoi et l'accès aux indications enregistrées par ces autres procédés.]”

103. Le Groupe de travail a examiné le projet de protocole à sa quatre-vingt-quinzième session, tenue à Genève du 16 au 19 novembre 2001. Ses délibérations sur la question sont résumées comme suit dans le rapport sur les travaux de cette session (TRANS/SC.1/369, par. 44 et 45):

“44. Le Groupe de travail a remercié le professeur Putzeys pour avoir élaboré un projet de protocole à la CMR visant à permettre l'utilisation de données informatiques (EDI) en lieu et place de la lettre de voiture-papier (TRANS/SC.1/2001/7). Ce projet de texte, présentant les trois variantes possibles par référence à celles déjà introduites dans des conventions existantes, a reçu l'aval officiel du

Conseil de direction d'Unidroit, lors de sa réunion de septembre 2001 (TRANS/SC.1/2001/7/Add.1).

45. Ce projet ayant suscité, suite aux interrogations de la délégation allemande, des réactions diverses, le Groupe de travail a estimé nécessaire d'approfondir le sujet. Il a donc demandé au secrétariat de solliciter par écrit, via un questionnaire, l'avis des parties contractantes à cette convention sur les suites concrètes à donner à ce projet de protocole, notamment sur la meilleure solution à mettre en œuvre dans le cadre de la CMR. Il a également demandé au secrétariat d'élaborer une synthèse des réponses. Le professeur Putzeys a offert d'assister le secrétariat dans cette tâche. Dans une troisième étape, un groupe de rédaction informel serait convoqué aux fins de préparer le projet de protocole en vue de son adoption.”

Conclusion

104. Compte tenu de la nature du régime mis en place par la CMR pour les documents de transport, lequel peut exiger des solutions particulières afin que les messages de données puissent être utilisés dans le transport international de marchandises par route, le Groupe de travail souhaitera peut-être prier le secrétariat de continuer à suivre les travaux actuellement réalisés sous les auspices de la CEE et de rendre compte de leur état d'avancement à un stade ultérieur.

12. Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises (Genève, 14 décembre 1956)

État: Entrée en vigueur le 29 août 1962 (5 signataires; 19 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 436, n° 6292, p. 115.

Commentaires

105. Cette convention a pour objet d'exempter d'impôts et de taxes dans certaines conditions qui y

sont précisées les véhicules qui sont immatriculés sur le territoire de l'une des parties contractantes et qui sont importés temporairement au cours de transports internationaux de marchandises sur le territoire d'une autre partie contractante. Lors de l'examen de cet instrument, le secrétariat n'a pas trouvé de dispositions pouvant intéresser directement le commerce électronique.

13. Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de voyageurs (Genève, 14 décembre 1956)

État: Entrée en vigueur le 29 août 1962 (6 signataires; 18 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 436, n° 6293, p. 131.

Commentaires

106. Cette convention a pour objet d'exempter d'impôts et de taxes dans certaines conditions les véhicules routiers transportant des personnes et leurs bagages d'un pays à un autre, contre rémunération ou autre avantage matériel. Lors de l'examen de cet instrument, le secrétariat n'a pas trouvé de dispositions pouvant intéresser directement le commerce électronique.

14. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (Genève, 30 septembre 1957) et a) Protocole portant amendement de l'article 14, paragraphe 3; et b) Protocole portant amendement des articles 1 a), 14-1 et 14-3 b)

État: Entré en vigueur le 29 janvier 1968 (Convention: 9 signataires; 38 parties; Protocole a): 20 parties; Protocole b): 24 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 619, n° 8940, p. 77.

Commentaires

107. Cet accord a pour objet d'accroître la sécurité des transports internationaux de marchandises dangereuses par route, grâce à des mesures d'interdiction ou de réglementation. Lors de l'examen de cet instrument, le secrétariat n'a pas trouvé de dispositions pouvant intéresser directement le commerce électronique.

22. Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (Genève, 1^{er} septembre 1970)

État: Entré en vigueur le 21 novembre 1976 (7 signataires; 38 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1028, n° 15121, p. 151.

Commentaires

108. L'Accord a pour objet d'améliorer les conditions de conservation de la qualité des denrées périssables au cours de leurs transports, notamment au cours des échanges internationaux, grâce à l'utilisation d'engins de transport spéciaux et au maintien des températures voulues durant les transports. Un accord antérieur sur la même matière ("Accord relatif aux engins spéciaux pour les transports des denrées périssables et à leur utilisation pour les transports internationaux de certaines de ces denrées"), conclu à Genève le 15 janvier 1962 (E/ECE/456), n'est pas entré en vigueur.

109. L'Accord facilite les échanges internationaux de denrées périssables en introduisant des normes communes pour l'inspection, l'essai et l'approbation des engins de transport. Une fois qu'un certificat d'inspection attestant la conformité aux normes énoncées dans l'annexe de l'Accord a été délivré par les autorités compétentes d'une partie contractante, les autorités des autres parties contractantes doivent en accepter la validité.

Conclusions

110. Malgré leur importance pour le commerce international, les dispositions de fond de l'Accord concernent essentiellement des questions d'ordre

sanitaire. Elles sont adressées aux États et ne comportent pas de règles intéressant directement les opérations de droit privé. De plus, la mesure dans laquelle les communications électroniques peuvent remplacer les documents sur papier aux fins de l'Accord dépend largement de la capacité et de la volonté des autorités publiques des parties contractantes de traiter ces documents sous forme électronique. Le Groupe de travail estimera donc sans doute que celui-ci n'appelle la prise d'aucune mesure.

21. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (Genève, 1^{er} juillet 1970)

État: Entré en vigueur le 5 janvier 1976 (13 signataires; 41 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 993, n° 14533, p. 156.

Commentaires

111. L'Accord a pour objet d'accroître la sécurité de la circulation routière en posant des règles que doivent respecter les équipages assurant le transport international par route, concernant le repos journalier, les durées de conduite, la composition de l'équipage et les livrets individuels de contrôle. Un accord antérieur ayant le même intitulé (E/ECE/457), conclu à Genève, le 19 janvier 1962, n'est pas entré en vigueur.

Conclusions

112. Les dispositions de l'Accord traitent essentiellement de questions sociales et de questions liées à la sécurité du travail et ne comportent pas de règles intéressant directement les opérations de droit privé. De plus, la mesure dans laquelle les communications électroniques peuvent remplacer les documents sur papier exigés dans l'Accord dépend largement de la capacité et de la volonté des autorités publiques des parties contractantes de traiter ces documents sous forme électronique. Le Groupe de travail estimera donc sans doute que celui-ci n'appelle la prise d'aucune mesure.

23. Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 (Genève, 1^{er} mai 1971)

État: Entré en vigueur le 7 juin 1979 (12 signataires; 28 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1137, n° 17847, p. 382.

Commentaires

113. L'Accord a pour objet d'harmoniser les règles régissant la circulation routière en Europe et de faire en sorte qu'elles soient respectées afin de faciliter la circulation routière internationale et d'accroître la sécurité routière. Le secrétariat a passé l'accord en revue, mais n'a trouvé aucune disposition qui pourrait intéresser directement le commerce électronique.

26. Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (Genève, 1^{er} mars 1973) et Protocole à cette convention

État: Entrée en vigueur le 2 avril 1994 (2 signataires; 6 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1774, n° 30887, p. 126.

Commentaires

114. La Convention a pour objet de normaliser les conditions du contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route. Les dispositions susceptibles de susciter des difficultés juridiques dans l'hypothèse de l'utilisation de communications électroniques sont essentiellement celles qui ont trait aux documents de transport.

115. La Convention comporte une série de dispositions qui traitent des documents de transport. S'agissant du transport de voyageurs, l'article 5 de la Convention dispose que le transporteur doit délivrer "un billet individuel ou collectif". Toutefois, l'absence d'un tel billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport. En ce qui concerne les bagages, l'article 8

prévoit l'émission par le transporteur d'un "bulletin constatant le nombre et la nature des bagages remis entre ses mains". Aucune de ces dispositions n'exige expressément que ces documents soient sur papier. Toutefois, l'article 7, en posant le principe de la cessibilité du billet, et l'article 10, paragraphe 1, en disposant que le transporteur délivre les bagages au détenteur du bulletin, semblent présupposer l'émission de ces documents sur un support matériel.

116. Outre ces dispositions, l'article 22, paragraphe 3, exige par deux fois la forme écrite en relation avec la prescription des actions pouvant être engagées en vertu de la Convention: la prescription est suspendue par une "réclamation écrite" jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation "par écrit" et restitue les pièces qui lui auraient été remises à l'appui de celle-ci.

Conclusions

117. Étant donné la nature particulière des questions soulevées par les substituts électroniques des effets transférables, il semble qu'il faudrait disposer d'un cadre juridique totalement repensé pour permettre l'utilisation au niveau international de messages de données à la place des documents de transport sur papier prévus par la Convention. De l'avis du secrétariat, l'élaboration d'un tel cadre juridique risquerait de dépasser le cadre de l'action entreprise par le Groupe de travail pour éliminer les obstacles au commerce électronique dans les instruments existants liés au commerce international. Le secrétariat est également d'avis que l'examen des questions juridiques liées au transfert de droits, en particulier de droits sur des biens corporels, par des moyens électroniques auquel doit procéder le Groupe de travail (voir A/CN.9/484, par. 87 à 93)^a offrirait sans doute la meilleure occasion pour analyser les conditions spécifiques à insérer dans un tel cadre juridique.

118. Concernant les dispositions de la Convention qui exigent la forme écrite, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner cette question dans le contexte de ses délibérations relatives à l'élaboration d'un instrument international traitant de certaines questions touchant les contrats électroniques (voir A/CN.9/WG.IV/WP.95).

C. Transport par voie ferrée

2. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée (Genève, 10 janvier 1952)

État: Entrée en vigueur le 1^{er} avril 1953 (7 signataires; 10 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 163, n° 2139, p. 27 et vol. 328, p. 319.

Commentaires

119. La Convention a pour objet d'assurer l'examen effectif et efficace, à certaines gares, des marchandises transportées par voie ferrée à travers les frontières. Le secrétariat a passé en revue la Convention, mais n'a trouvé aucune disposition qui pourrait intéresser directement le commerce électronique.

D. Transport par voie navigable intérieure ou par mer

1. Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure et Protocole à cette convention (Genève, 1^{er} mars 1973)

État: Pas encore en vigueur (Convention: 2 signataires; 1 partie; Protocole: 1 partie).

Source: ECE/TRANS/3.

Commentaires

120. La Convention a pour objet de permettre aux propriétaires et aux équipages de bateaux de navigation intérieure de limiter leur responsabilité pour les créances, tant contractuelles qu'extracontractuelles, moyennant la constitution d'un fonds de limitation conformément à ses dispositions. Le secrétariat a examiné la Convention et n'a trouvé aucune disposition qui pourrait intéresser directement le commerce électronique.

3. Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 31 mars 1978)

État: Entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 (28 signataires; 28 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1695, n° 29215, p. 3.

Commentaires

121. La Convention a pour objet d'établir des règles uniformes concernant les droits et obligations du transporteur et du chargeur dans le cadre du transport de marchandises par mer. Les dispositions qui pourraient faire obstacle à l'utilisation de communications électroniques peuvent être regroupées dans trois grandes catégories: a) les dispositions concernant le contrat de transport; b) les dispositions qui prévoient des notifications ou des communications par écrit, y compris les définitions de l'expression "par écrit"; et c) les dispositions qui mentionnent un engagement ou accord existant entre les parties.

a) Dispositions concernant le contrat de transport

122. La Convention régit les droits et obligations des parties à un contrat de transport. Bien que le seul document constatant un contrat de transport expressément mentionné dans la Convention soit le connaissement, celle-ci n'exclut pas la possibilité de la conclusion d'un contrat de transport au moyen d'un document de transport non négociable.

i) Dispositions concernant le connaissement

123. Le connaissement est considéré dans la plupart des systèmes juridiques comme un titre représentatif. Les droits sur les marchandises représentées par de tels titres sont généralement subordonnés à la possession effective d'un document original sur papier (le connaissement, le récépissé d'entrepôt, ou autre document similaire). Le régime juridique auquel sont soumis ces documents présuppose donc généralement l'existence d'un titre sur support matériel transférable par endossement.

124. Dans une note antérieure, le secrétariat a analysé diverses questions juridiques que pose la mise au point d'un équivalent électronique des titres représentatifs sur papier et autres titres négociables et a souligné les

difficultés qu'impliquerait la mise au point d'un équivalent électronique des connaissements sur papier (A/CN.9/WG.IV/WP.90, en particulier les paragraphes 35 à 37, 75 à 78 et 95 à 106). Après l'examen de cette note et des diverses opinions qui avaient été exprimées à son sujet, il a été généralement convenu au sein du Groupe de travail qu'il fallait réfléchir davantage afin de définir plus précisément la portée des travaux futurs dans ce domaine. Le Groupe de travail a donc décidé de recommander à la Commission de prier le secrétariat d'étudier les questions touchant le transfert de droits, en particulier de droits sur des biens corporels, par des moyens électroniques et les mécanismes permettant d'assurer la publicité et de conserver trace des actes de cession ou de constitution de sûretés sur de tels biens. Il fallait dans le cadre de cette étude examiner dans quelle mesure les systèmes électroniques de transfert de droits sur des biens pouvaient affecter les droits de tiers. Il fallait aussi envisager la question de l'interface entre les substituts électroniques aux titres représentatifs et documents financiers utilisés dans le commerce international en prêtant attention aux efforts actuellement déployés pour remplacer des documents papier, comme les lettres de crédit et les garanties bancaires, par des messages électroniques (A/CN.9/484, par. 93). La Commission a approuvé ces recommandations à sa trente-quatrième session en 2001^b.

ii) Dispositions concernant d'autres documents constatant le contrat de transport

125. Contrairement à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement de 1924 (Règles de La Haye), qui s'applique uniquement lorsqu'un connaissement est émis par le transporteur, les Règles de Hambourg régissent les droits et obligations des parties à un contrat de transport, qu'un connaissement ait ou non été délivré, ce qui acquiert de nos jours d'autant plus d'importance que l'utilisation pour le transport de marchandises de documents de transport non négociables, tels que la lettre de transport maritime, au lieu des connaissements se développe.

126. Comme indiqué dans une note antérieure établie par le secrétariat, la tendance est sans aucun doute à l'utilisation accrue des lettres de transport maritime en remplacement des connaissements traditionnels. La lettre de transport maritime est un document non

négociable qui constate le contrat de transport et la réception des marchandises par le transporteur. Elle n'est pas un titre représentatif des marchandises et ne peut être utilisée pour en transférer la propriété. La lettre de transport maritime n'a pas à être présentée pour obtenir livraison des marchandises; le transporteur livre au destinataire désigné qui n'a qu'à prouver son identité (A/CN.9/WG.IV/WP.69, par. 46 à 48).

127. Il n'y a aucune condition de forme spécifique pour les documents constatant le contrat de transport autres que le connaissement. Néanmoins, le fait qu'il soit question à l'article 18 de l'émission d'un "document" autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter donne à penser que c'est l'utilisation de documents sur papier qui est envisagée dans la Convention.

128. La lettre de transport maritime étant un titre non négociable, l'utilisation d'équivalents électroniques devrait dans son cas poser moins de problèmes que dans celui du connaissement. Les questions qui se posent sont pour l'essentiel les mêmes que lorsqu'il s'agit du remplacement d'autres documents contractuels par des équivalents électroniques. Elles sont pour la plupart traitées dans la Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques: reconnaissance de la validité juridique des communications ou enregistrements électroniques censés constituer un document de transport maritime; reconnaissance juridique des signatures électroniques et des équivalents électroniques des documents "originaux" sur papier. Néanmoins, comme dans le cas de la lettre de transport routier (voir par. 92 à 94), l'élaboration d'un cadre juridique approprié nécessiterait sans doute plus que la simple reconnaissance de la validité du message de données en remplacement de la lettre de transport maritime traditionnelle. Il faudrait aussi prendre en compte les méthodes d'authentification et les conditions permettant de faire du message de données l'équivalent fonctionnel de l'"original" de la lettre de transport maritime.

129. À cet égard, il est rappelé que la Commission a décidé, à sa trente-quatrième session, de créer un groupe de travail pour l'examen de diverses questions liées au droit maritime^c, dont le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, et rapport entre ces documents de transport et les droits et

obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises et la situation juridique des établissements qui fournissent des moyens de financement à une partie au contrat de transport. En coopération avec le Comité maritime international (CMI), le secrétariat a établi un document de travail comportant des projets de disposition pour un futur instrument législatif, assortis de variantes et de commentaires, dont des dispositions traitant des équivalents électroniques des documents de transport sur papier (A/CN.9/WG.III/WP.21 et Add.1). Le Groupe de travail III (Droit des transports) devrait examiner ce document de travail à sa neuvième session, qui aura lieu à New York du 15 au 26 avril 2002.

b) Dispositions qui prévoient expressément des notifications ou des communications par écrit, y compris les définitions de l'expression "par écrit"

130. Diverses dispositions de la Convention mentionnent des communications qui doivent être faites "par écrit", expression qui est définie à l'article premier, paragraphe 8, comme devant s'entendre également des communications "par télégramme ou par télex notamment".

131. Aux termes de l'article 10, paragraphe 3, tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la Convention "est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit". Les paragraphes 1 et 2 de l'article 19 exigent, en cas de perte des marchandises ou de dommage, qu'un avis soit donné "par écrit" au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire, faute de quoi cette remise constituerait une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport. Le paragraphe 7 comporte une disposition similaire concernant les avis de perte ou de dommage pouvant être donnés par le transporteur ou le transporteur substitué au chargeur.

c) Dispositions mentionnant un engagement ou un accord existant entre les parties

132. Quelques dispositions de la Convention mentionnent des engagements ou des accords existants

entre les parties sans spécifier la forme qu'ils doivent revêtir. Aux termes de l'article 9, paragraphe 1, le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée "que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur". Aux termes du paragraphe 2, en l'absence d'une telle mention au connaissance ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu".

Conclusions

133. En ce qui concerne les questions soulevées par les substituts électroniques des connaissances, (voir par. 120 et 121) et autres documents de transport (voir par. 122 à 126), le secrétariat estime que leur examen risquerait de dépasser le cadre de l'action entreprise par le Groupe de travail pour éliminer les obstacles au commerce électronique dans les instruments existants liés au commerce international. Le Groupe de travail souhaitera peut-être, à ce stade, demander au secrétariat de l'informer de l'état d'avancement des travaux du Groupe de travail III (Droit des transports). Il souhaitera aussi peut-être envisager de faire des commentaires sur ces travaux à un stade approprié.

134. S'agissant des autres questions liées au commerce électronique posées par la Convention (par. 127 à 129), le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager de les examiner dans le contexte de ses délibérations sur l'élaboration d'un instrument international traitant de certaines questions touchant les contrats électroniques (voir A/CN.9/WG.IV/WP.95).

4. Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes (Genève, 6 mai 1993)

État: Pas encore en vigueur (11 signataires; 5 parties).

Source: A/CONF.162/7.

Commentaires

135. La Convention a pour objet d'améliorer les conditions de financement de l'achat de navires et le développement des flottes marchandes nationales et de

parvenir à une uniformité internationale dans le domaine des privilèges et hypothèques maritimes. Les dispositions intéressant l'utilisation de communications électroniques peuvent être regroupées dans deux grandes catégories: a) les dispositions relatives à l'enregistrement des privilèges et hypothèques maritimes; et b) les dispositions qui prévoient expressément des notifications ou des communications par écrit.

a) Dispositions relatives à l'enregistrement des privilèges et hypothèques maritimes

136. La Convention prévoit l'établissement par les parties contractantes d'un système d'enregistrement des hypothèques et droits réels de même nature devant être effectué conformément aux lois de l'État où le navire est immatriculé. Outre les dispositions concernant les actes liés aux procédures d'enregistrement, la Convention comporte des dispositions relatives à diverses questions connexes, telles que le rang des privilèges maritimes et l'émission de divers certificats par les autorités compétentes.

137. Dans une note antérieure, le secrétariat a indiqué que, outre des problèmes généraux liés à la satisfaction des conditions légales concernant la "forme écrite", la "signature" et l'"original", la création d'équivalents électroniques des systèmes d'enregistrement sur papier soulève un certain nombre de problèmes particuliers, notamment le respect des conditions légales en matière d'enregistrement, l'adéquation des méthodes de certification et d'authentification, la nécessité éventuelle d'une habilitation législative spécifique pour la gestion des systèmes d'enregistrement électronique, l'attribution des responsabilités en cas de messages erronés, d'interruption de communications ou de défaillance du système, l'incorporation des conditions générales et la protection de la vie privée (A/CN.9/WG.IV/WP.90, par. 31).

138. Les obstacles juridiques pouvant découler des conditions légales en matière d'enregistrement peuvent être surmontés par des lois mettant en œuvre les principes énoncés aux articles 8 et 10 de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique, qui traite de l'incorporation des conditions dans son article 5 *bis*. En revanche, la Loi type n'aborde pas d'autres questions ayant spécifiquement trait au fonctionnement

des systèmes d'enregistrement électronique (A/CN.9/WG.IV/WP.90, par. 32).

b) Dispositions qui prévoient expressément des notifications ou des communications par écrit

139. L'article 11, paragraphe 1, de la Convention dispose que, préalablement à la vente forcée d'un navire dans un État partie, l'autorité compétente de cet État veille à ce qu'une notification soit adressée à diverses autorités et personnes. Bien qu'il exige que la notification soit adressée "par écrit", le paragraphe 3 de ce même article reconnaît expressément qu'elle peut être adressée "soit en courrier recommandé, soit par tout moyen de communication électronique ou autre moyen approprié donnant lieu à un accusé de réception".

Conclusions

140. Étant donné la nature particulière des questions soulevées par les systèmes d'enregistrement électronique, le secrétariat est d'avis que, si le Groupe de travail souhaite procéder à une analyse des conditions spécifiques de fonctionnement des systèmes d'enregistrement électronique aux fins de la Convention, le meilleur moment serait sans doute lors de l'examen des questions juridiques liées au transfert de droits, en particulier de droits sur des biens corporels, par des moyens électroniques (A/CN.9/484, par. 87 à 93)^a.

E. Transport multimodal

1. Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève, 24 mai 1980)

État: Pas encore en vigueur (6 signataires; 10 parties).

Source: TD/MT/CONF/16.

Commentaires

141. La Convention a pour objet de favoriser le développement et d'accroître l'efficacité du transport international de marchandises en levant certaines incertitudes juridiques et de fixer le montant de l'indemnisation en cas de perte de marchandises en transit, de dommage ou de retard.

142. L'article 5 de la Convention dispose, en son paragraphe 1, que l'entrepreneur de transport multimodal doit émettre un document de transport multimodal qui, au choix de l'expéditeur, sera soit négociable, soit non négociable. Aux termes du paragraphe 3 de ce même article, la signature apposée sur le document peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole "ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si ce n'est pas incompatible avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis". Comme il ressort clairement du paragraphe 4, le document lui-même n'a pas à être imprimé sur papier. Si l'expéditeur en convient ainsi, un document de transport multimodal non négociable peut être émis à l'aide de tout moyen mécanique "ou autre constatant les indications visées à l'article 8 qui doivent figurer dans le document de transport multimodal". Dans ce cas, l'entrepreneur de transport multimodal, après avoir pris en charge les marchandises, délivre à l'expéditeur "un document lisible contenant toutes les indications ainsi enregistrées, et aux fins des dispositions de la présente convention ce document est réputé être un document de transport multimodal". La Convention ne donne pas de définition du terme "document", mais il ressort du contexte de l'article 5 que la notion de "document" peut être plus large que la définition plutôt étroite de l'expression "par écrit" donnée au paragraphe 10 de l'article premier, par laquelle il faut entendre également les communications "par télégramme ou par télex notamment".

143. Les conditions de forme du document de transport multimodal visent à permettre l'utilisation des moyens de communication électronique. Il ne semble toutefois pas qu'il serait suffisant d'aligner les conditions de forme sur les méthodes de communication modernes. Il paraîtrait que les documents de transport négociables posent, *mutatis mutandis*, les mêmes problèmes que ceux qui ont été évoqués à propos du connaissement maritime et que les documents de transport négociables posent des problèmes analogues à ceux dont il a été question à propos des équivalents des documents de transport maritime (voir par. 123 à 129).

144. Outre les dispositions concernant les questions directement liées aux types de document de transport régis par la Convention, celle-ci comporte d'autres dispositions qui risquent de faire obstacle à l'utilisation

de communications électroniques. Ces dispositions ont trait essentiellement à des notifications ou communications écrites (en particulier, les avis de perte de marchandises ou de dommage) et à un engagement ou un accord existant entre les parties. Les problèmes que posent ces dispositions du point de vue du commerce électronique sont très semblables à ceux posés par les dispositions correspondantes de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (voir par. 130 à 132).

Conclusions

145. En ce qui concerne les questions soulevées par les équivalents électroniques des documents de transport multimodal (voir par. 142 et 143), le secrétariat estime que leur examen risquerait d'entraîner le Groupe de travail au-delà de l'action qu'il a entreprise en vue d'éliminer les obstacles au commerce électronique dans les instruments internationaux existants liés au commerce international. Le Groupe de travail souhaitera peut-être prier le secrétariat de consulter la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et de lui rendre compte, à un stade ultérieur, de tous travaux qui pourraient avoir été entrepris concernant les questions évoquées ci-dessus.

146. Pour ce qui est des autres questions liées au commerce électronique qui se posent dans le cadre de la Convention (voir par. 144), le Groupe de travail souhaitera peut-être les examiner dans le contexte de ses délibérations sur l'élaboration d'un instrument international traitant certaines questions touchant les contrats électroniques (voir A/CN.9/WG.IV/WP.95).

2. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes et Protocole y relatif (Genève, 1^{er} février 1991)

État: Entré en vigueur le 20 octobre 1993 (Convention: 19 signataires; 23 parties; Protocole: 15 signataires; 7 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1746, n° 30382, p. 3.

Commentaires

147. L'Accord a pour objet de faciliter le développement des services de transport combiné et de l'infrastructure nécessaire à leur exploitation efficace en Europe. Le secrétariat a examiné l'Accord et n'a trouvé aucune disposition qui pourrait intéresser directement le commerce électronique.

III. Arbitrage commercial

1. Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (New York, 10 juin 1958)

État: Entrée en vigueur le 7 juin 1959 (24 signataires; 128 parties).

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 330, n° 4739, p. 25.

Commentaires

148. La Convention a pour objet d'établir des règles uniformes concernant la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères de façon à donner confiance dans l'efficacité de la procédure d'arbitrage comme moyen de règlement des différends transfrontière. Les dispositions susceptibles de poser des problèmes peuvent être rangées dans les trois grandes catégories ci-après.

a) Dispositions exigeant la forme écrite de la convention d'arbitrage

149. Aux termes de l'article II, paragraphe 1, chacun des États contractants reconnaît "la convention écrite par laquelle les Parties s'obligent à soumettre à un arbitrage tous les différends ou certains des différends qui se sont élevés ou pourraient s'élever entre elles au sujet d'un rapport de droit déterminé". L'expression "convention écrite" est définie au paragraphe 2 de ce même article comme désignant "une clause compromissoire insérée dans un contrat, ou un compromis, signés par les Parties ou contenus dans un échange de lettres ou de télégrammes".

150. Comme indiqué dans une étude antérieure du secrétariat, il est généralement accepté que l'expression "contenus dans un échange de lettres ou de télégrammes", figurant au paragraphe 2 de

l'article II, doit être interprétée comme englobant d'autres moyens de communication, en particulier le télex (auquel on pourrait ajouter aujourd'hui la télécopie). Cette même interprétation téléologique pourrait être étendue au commerce électronique, extension qui correspondrait à la décision prise par la Commission lorsqu'elle a adopté la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique en 1996 (voir A/CN.9/460, par. 23). Le problème tient à la fois à la question de la forme et à la façon dont la convention d'arbitrage prend naissance (c'est-à-dire sa formation), exprimée par l'expression "échange de lettres ou de télégrammes", laquelle se prête à une interprétation excessivement littérale allant dans le sens d'un échange mutuel d'écrits.

151. Conformément au mandat qui lui a été donné par la Commission à sa trente-deuxième session en 1999, le Groupe de travail sur l'arbitrage examine actuellement des propositions visant à clarifier la signification de l'article II de la Convention. Les délibérations qui ont eu lieu jusqu'à présent sur cette question sont récapitulées dans le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa trente-troisième session (voir A/CN.9/485, par. 60 à 77) et dans le document de travail établi pour la trente-sixième session (A/CN.9/WG.II/WP.118).

b) Dispositions exigeant la présentation de documents "originaux"

152. Les dispositions qui risquent en particulier de poser des difficultés pour l'utilisation de communications électroniques sont celles énoncées au paragraphe 1 de l'article IV qui prévoit que pour obtenir la reconnaissance et l'exécution d'une sentence arbitrale, la partie qui demande la reconnaissance et l'exécution doit fournir: "a) l'original dûment authentifié de la sentence ou une copie de cet original réunissant les conditions requises pour son authenticité"; et "b) l'original de la Convention visée à l'article II, ou une copie réunissant les conditions requises pour son authenticité." Vu l'intérêt croissant que suscitent les mécanismes de règlement des différends en ligne, l'alinéa a) de cette disposition risque d'être une source d'incertitude juridique, en particulier dans les pays qui n'ont pas incorporé dans leur droit interne la Loi type sur le commerce électronique, notamment son article 8, ou qui ne prévoient pas, d'une autre façon, l'équivalence

fonctionnelle entre messages de données et originaux sur papier.

c) Dispositions qui prévoient des notifications ou des déclarations pouvant être échangées par les parties

153. L'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article V dispose que la reconnaissance et l'exécution d'une sentence arbitrale pourront être refusées s'il est rapporté la preuve, notamment, "que la partie contre laquelle la sentence est invoquée n'a pas été dûment informée de la désignation de l'arbitre ou de la procédure d'arbitrage, ou qu'il lui a été impossible, pour une autre raison, de faire valoir ses moyens".

Conclusions

154. Le Groupe de travail souhaitera sans doute prendre note des travaux réalisés par le Groupe de travail II (Arbitrage) à propos de la forme écrite de la convention d'arbitrage telle que prévue à l'article II de la Convention et des questions connexes et du fait que le Groupe de travail II (Arbitrage) examinera ces questions à sa trente-sixième session qui se tiendra à New York du 4 au 8 mars 2002. Il souhaitera aussi peut-être prier le secrétariat de lui rendre compte de l'état d'avancement de ces travaux, de sorte qu'il puisse faire des commentaires à leur sujet à un stade approprié.

2. Convention européenne sur l'arbitrage commercial international (Genève, 21 avril 1961)

État: Entrée en vigueur le 7 janvier 1964 (16 signataires; 28 parties)

Source: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 484, n° 7041, p. 365.

Commentaires

155. La Convention a pour objet de promouvoir la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales de façon à favoriser le recours à l'arbitrage pour résoudre les litiges entre personnes physiques ou morales de pays européens différents. Bien qu'elle n'exige pas expressément que la convention d'arbitrage revête la forme écrite ou que la sentence arbitrale soit consignée dans un document imprimé, les questions

que soulève la Convention sont pour l'essentiel les mêmes que celles soulevées par la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (voir par. 148 à 154).

Conclusions

156. Le Groupe de travail souhaitera sans doute prendre note des travaux que mène actuellement le Groupe de travail II (Arbitrage) concernant la forme écrite de la convention d'arbitrage telle que prévue à l'article II de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères et des questions connexes et du fait que le Groupe de travail II (Arbitrage) examinera ces questions à sa trente-sixième session, qui aura lieu à New York du 4 au 8 mars 2002. Il souhaitera peut-être aussi prier le secrétariat de lui rendre compte de l'état d'avancement de ces travaux de sorte qu'il puisse faire des commentaires à ce sujet à un stade approprié.

Notes

^a Voir également *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17* et rectificatifs (A/56/17 et corr.2 et 3), par. 291.

^b *Ibid.*, par. 292 et 293.

^c *Ibid.*, par. 345.