



Assemblée générale

Distr. générale
11 mai 2020
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Cinquante-troisième session
New York, 6-17 juillet 2020

Travaux futurs possibles sur les lettres de voiture ferroviaires

Note du Secrétariat

I. Introduction

1. À sa cinquante-deuxième session, la Commission était saisie d'une proposition du Gouvernement de la République populaire de Chine sur les travaux futurs qu'elle pourrait mener afin de mettre au point un document de transport négociable visant à faciliter le transport multimodal de marchandises, en particulier par voie ferroviaire dans l'espace euroasiatique¹. La proposition indiquait que, contrairement au connaissement maritime, la lettre de voiture ferroviaire (ci-après la « LVF ») ne servait pas de titre représentatif et ne pouvait être utilisée pour le règlement et le financement des lettres de crédit. La fonction restreinte de la LVF limitait également la possibilité pour les banques et d'autres institutions de fournir des services financiers, et augmentait la pression financière pesant sur les importateurs et le risque auquel les exportateurs faisaient face concernant le recouvrement des paiements².

2. La Commission a examiné avec intérêt cette proposition, qui a été jugée d'une grande importance pratique pour le commerce mondial, en particulier pour la croissance économique des pays en développement. Toutefois, compte tenu de la grande diversité et de la complexité des questions considérées, elle est convenue, dans un premier temps, de demander au Secrétariat de mener des recherches sur les questions juridiques relatives à l'utilisation de lettres de voiture, notamment ferroviaires, et de coordonner ses travaux avec d'autres organisations concernées, telles que l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), les commissions régionales de l'ONU compétentes, en particulier la Commission économique pour l'Europe (qui travaillait également à l'élaboration de normes juridiques sur le transport ferroviaire international), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et la Chambre de commerce internationale (CCI). Dans ce contexte, elle a

¹ Programme de travail. Travaux futurs possibles concernant les lettres de voiture ferroviaires : proposition du Gouvernement de la République populaire de Chine (A/CN.9/998).

² Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-quatorzième session, Supplément n° 17 (A/74/17), par. 216.



prié le Secrétariat de lui rendre compte de l'état d'avancement de ces recherches à sa cinquante-troisième session, en 2020³.

3. La Commission trouvera ci-après, pour examen, un résumé des travaux exploratoires que le Secrétariat a menés à sa demande, des conclusions provisoires qu'il en a tirées et des propositions qu'il soumet concernant la marche à suivre.

II. Vue d'ensemble des travaux exploratoires menés par le Secrétariat

4. Les travaux exploratoires menés par le Secrétariat depuis la cinquante-deuxième session de la Commission ont pris essentiellement la forme : a) de recherches sur le sujet considéré, en particulier sur les projets de nature analogue en cours dans d'autres instances ; et b) de consultations avec des experts et des organisations intéressées, principalement dans le cadre de sa participation à deux réunions d'experts organisées spécialement à cette fin.

A. Documents négociables dans le cadre des conventions de transport existantes

5. Selon la définition qui figure dans le Guide législatif de la CNUDCI sur les opérations garanties (le « Guide »), un document négociable est un « document représentatif d'un droit à la remise de biens meubles corporels, tel qu'un récépissé d'entrepôt ou un connaissement, qui satisfait aux conditions de négociabilité prévues par le droit régissant les documents négociables ». Le Guide établit une distinction entre « document négociable » et « instrument négociable », ce dernier terme désignant un « instrument représentatif d'un droit à paiement, tel qu'un chèque, une lettre de change ou un billet à ordre, qui satisfait aux conditions de négociabilité prévues par le droit régissant les instruments négociables ». Dans les droits internes, documents et instruments négociables présentent de nombreuses caractéristiques communes, dont la négociabilité, mais aussi le fait d'être soumis à des exigences de forme strictes et à des mécanismes d'exécution spécifiques. Bien que le Guide ne définisse pas la « négociabilité », ce terme renvoie au fait que les droits incorporés dans un document négociable peuvent être transférés par la remise physique de ce document, ainsi qu'à la protection juridique renforcée octroyée au porteur de bonne foi contre les exceptions relatives à des vices affectant le titre d'un porteur antérieur. Toutefois, documents et instruments négociables diffèrent en ceci que les seconds ne représentent qu'une promesse de paiement, alors que les premiers confèrent à leur porteur le droit de demander la remise des marchandises, ce qui, en pratique, a permis aux commerçants de les utiliser comme garantie financière ou comme moyen de vendre les marchandises qu'ils représentent. Les droits internes divergent, cependant, quant à la manière de conceptualiser la nature des droits incorporés dans les documents négociables et à l'effet de la remise de ces documents pour ce qui est du droit (de propriété) sur les marchandises sous-jacentes. Ces divergences expliquent pourquoi le terme « titre représentatif », bien que courant dans certains systèmes juridiques, est inconnu dans beaucoup d'autres. Conformément à l'approche suivie dans le Guide, seul le terme « document négociable » est employé dans la présente note.

6. Si la définition du terme « document négociable » dans le Guide mentionne le « connaissement », à l'exclusion de tout autre document de transport, c'est parce que le droit commercial international actuel considère que seul le connaissement (maritime) satisfait aux conditions de négociabilité. Cette fonction du connaissement, résultat de siècles d'évolution du droit commercial, a fini par être codifiée dans de nombreuses lois internes sur le transport de marchandises et de nombreux instruments internationaux. Si les conventions maritimes antérieures n'abordent pas expressément

³ Ibid., par. 217 et 218.

cette question, la possibilité de transférer le droit de contrôle des marchandises par le transfert du document de transport est expressément prévue à l'article 51-3 de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (les « Règles de Rotterdam »)⁴. Toutefois, aucune des conventions internationales relatives au transport de marchandises par d'autres voies, que ce soit par air⁵, route⁶ ou rail⁷, n'envisage le transfert du droit de contrôle des marchandises⁸ par le transfert du document de transport correspondant. Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM), qui figurent en appendice à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)⁹, prévoient même expressément, au paragraphe 5 de l'article 6, que « la lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement ».

7. La situation décrite ci-dessus aurait pu changer si la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (la « Convention TMI »)¹⁰ était entrée en vigueur, car elle envisageait la négociabilité des documents de transport multimodal. Toutefois, elle n'a pas recueilli un nombre suffisant de ratifications. Des règles sur le transport multimodal ont ensuite été élaborées, en 1992, par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et la Chambre de commerce internationale (CCI). Les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal (les « Règles CNUCED/CCI »)¹¹ envisagent l'émission de documents de transport négociables ou non négociables et sont souvent incorporées par référence dans des documents de transport, par exemple dans les connaissements normalisés de la FIATA¹². Elles sont cependant de nature contractuelle, et il est difficile de savoir combien de pays reconnaîtraient la négociabilité d'un document de transport multimodal sur la seule base d'une clause contractuelle si le contrat de transport ne prévoyait pas de segment maritime.

8. S'agissant de modes de transport particuliers, le Secrétariat n'a connaissance d'aucune tentative d'introduction de documents de transport négociables dans les

⁴ Document [A/RES/63/122](#) de l'ONU, annexe (avec les corrections figurant dans les notifications dépositaires [C.N.563.2012](#) et [C.N.105.2013](#)).

⁵ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Varsovie, 12 octobre 1929) (Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. 137, p. 1), telle que modifiée à La Haye, le 28 septembre 1955, et par le Protocole de Montréal n° 4, en date du 25 septembre 1975 (document n° 7632 de l'OACI). Voir également la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Montréal, 28 mai 1999) (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2242, p. 309).

⁶ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Genève, 19 mai 1956) (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189), telle que modifiée par le Protocole de 1978 (Convention CMR).

⁷ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) (9 mai 1980), telle que modifiée par le Protocole du 3 juin 1999 (<https://www.cit-rail.org/fr/droit-du-transport/cotif/>). La COTIF s'applique à plus de 50 États, principalement en Europe, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient. L'autre principal instrument en vigueur dans le secteur ferroviaire est l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) (1^{er} novembre 1951), tel que modifié et complété à compter du 1^{er} juillet 2019, élaboré par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Le SMGS s'applique à 29 pays, situés principalement en Asie et en Europe orientale.

⁸ Le droit de contrôle, tel que défini à l'article 50-1 des Règles de Rotterdam, inclut le droit : a) de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport ; b) d'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route ; et c) de remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.

⁹ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM), appendice B de la COTIF, telle que modifiée par le Protocole de 1999 (<https://www.cit-rail.org/fr/droit-du-transport/cotif/>).

¹⁰ Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève, 24 mai 1980), document TD/MT/CONF/16 de l'ONU (copie certifiée conforme).

¹¹ Document [TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1](#) de l'ONU.

¹² Voir le [connaissement de transport combiné négociable de la FIATA](#).

conventions existantes sur le transport international de marchandises par air ou par route. Selon les experts du secteur ferroviaire consultés par le Secrétariat, les parties à un contrat de transport régi par les RU CIM auraient éventuellement la possibilité d'utiliser le duplicata de la LVF comme document de transport négociable (« connaissance contractuel ») et les RU CIM leur permettraient déjà de le faire. À cette fin, les parties pourraient convenir de certaines dérogations aux règles supplétives des RU CIM, par exemple en stipulant : a) que seul le porteur du duplicata de la LVF, agissant de bonne foi, aura le droit de disposer de la marchandise conformément aux articles 18 et 19 des RU CIM, et que le transporteur, en cas d'empêchements au transport ou à la livraison, n'exécutera d'instructions que sur remise du duplicata de la LVF ; et b) que le transporteur livrera les marchandises contre remise du duplicata de la LVF. Toutefois, cette solution contractuelle ne serait utilisable que dans les contrats régis par les RU CIM et ne serait pas envisageable dans la zone couverte par l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS), ni pour le transport ferroviaire transcontinental entre l'Europe et l'Asie, car le SMGS ne semble pas offrir la même souplesse.

B. Initiatives en cours pour moderniser et harmoniser le droit ferroviaire

9. L'essentiel du transport ferroviaire international a lieu entre l'Europe et l'Asie et relève soit des RU CIM, soit du SMGS. Afin de promouvoir l'interopérabilité juridique et d'harmoniser les documents de transport ferroviaire, le CIT, avec l'appui des deux organisations ferroviaires administrant ces accords, l'OTIF et l'OSJD, a élaboré en 2006 une lettre de voiture CIM/SMGS uniforme, et a publié les spécifications techniques de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS en juillet 2019¹³. Une fois son utilisation bien entrée dans la pratique, la lettre de voiture CIM/SMGS devrait considérablement faciliter la circulation des marchandises entre les zones couvertes par les RU CIM et le SMGS respectivement, sans qu'il soit nécessaire de procéder à leur réexpédition pour passer de l'une à l'autre. Elle prévoit la livraison des marchandises au destinataire et ne revêt pas actuellement de caractère négociable.

10. Une initiative d'harmonisation plus large est actuellement menée sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe (CEE) qui, en novembre 2019, dans le cadre de son groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), a créé un groupe d'experts chargé d'élaborer une législation ferroviaire unifiée¹⁴. Le groupe d'experts, qui bénéficie de la participation active de l'OTIF, de l'OSJD, du CIT et de plusieurs autres acteurs clés du secteur ferroviaire, a tenu plusieurs réunions depuis sa création et a finalement mis au point un projet de convention relative au contrat de transport couvrant un large éventail de questions de fond, en particulier les documents de transport, les obligations des parties, la responsabilité pour perte ou dommages et la livraison des marchandises¹⁵.

11. La législation ferroviaire unifiée vise à offrir « aux entreprises ferroviaires et à leurs clients la possibilité de conclure un contrat de transport unique pour le transport international spécifique de marchandises par rail (en particulier entre l'Europe et l'Asie) et de convenir dans ce contrat d'appliquer un régime juridique international

¹³ Les spécifications techniques de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS sont disponibles à l'adresse https://www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_fr_2019-07-01.pdf?cid=121930.

¹⁴ Voir CEE, « Vers une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie », rapport de situation du Groupe de travail des transports par chemin de fer (ECE/TRANS/2011/3).

¹⁵ La version la plus récente du projet figure dans le document intitulé « Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport euroasiatiques : Projet de dispositions juridiques pertinentes » (ECE/TRANS/2016/15).

unique (clause dite d'« acceptation expresse », « opt-in » en anglais) »¹⁶. La manière exacte dont elle s'articulera avec les conventions existantes (et la question de savoir si un nouvel instrument international contraignant serait nécessaire à cette fin) est à l'étude au sein du groupe d'experts¹⁷.

12. Dans sa version initiale, la législation ferroviaire unifiée n'envisageait pas la négociabilité des lettres de voiture. Une proposition tendant à y insérer des dispositions à cet effet a été présentée à la vingt et unième session du groupe d'experts (Genève, 16-18 octobre 2019)¹⁸. Ces dispositions, qui ne prévoient pas à ce stade de version électronique de la LVF, n'ont pas encore été examinées par le groupe d'experts¹⁹.

C. Consultations organisées par le Secrétariat

13. Depuis la cinquante-deuxième session de la Commission, le Secrétariat a organisé deux manifestations, auxquelles il a également participé, afin d'étudier les moyens d'élaborer des documents de transport négociables qui puissent servir au transport ferroviaire de marchandises. Les paragraphes ci-après rendent brièvement compte des consultations tenues lors de ces manifestations et des conclusions provisoires qui en sont ressorties.

1. Colloque de haut niveau sur l'utilisation des lettres de voiture ferroviaires et le futur cadre juridique du commerce international (Chongqing (Chine), 11 et 12 décembre 2019)

14. Des débats entre experts concernant la proposition d'élaborer des documents de transport négociables susceptibles d'être utilisés pour le transport ferroviaire de marchandises ont eu lieu tout d'abord lors du Colloque de haut niveau sur l'utilisation des lettres de voiture ferroviaires et le futur cadre juridique du commerce international (ci-après le « Colloque de Chongqing »), coorganisé par le Ministère chinois du commerce (MOFCOM), d'autres entités publiques chinoises et le secrétariat de la CNUDCI à Chongqing (Chine), les 11 et 12 décembre 2019, avec l'appui de la municipalité de Chongqing.

15. Le premier jour du Colloque de Chongqing, ouvert à tous les participants, a vu se tenir quatre tables rondes entre des experts locaux et internationaux renommés, parmi lesquels des représentants d'organisations intergouvernementales et professionnelles internationales (CNUCED, CEE, CIT, FIATA, Comité maritime international (CMI), CCI), des praticiens et des universitaires. La première table ronde portait sur les problèmes actuels du transport ferroviaire du point de vue des commerçants et du secteur logistique. Les experts ont souligné la croissance du transport ferroviaire de marchandises et le peu d'utilité que revêtaient les LVF pour appuyer les demandes de financement d'exportations ou d'importations, du fait qu'elles ne constituaient pas des documents négociables acceptables par les banques. Lors de la deuxième table ronde, des experts d'entreprises logistiques, d'exploitants portuaires et de banques ont donné un aperçu de moyens novateurs de résoudre les problèmes mentionnés pendant la première table ronde et ont décrit les difficultés, les obstacles et les risques juridiques potentiels à prendre en compte. Il a été signalé que dans la pratique interne, certains transitaires émettaient des documents de transport

¹⁶ Voir CEE, « Présentation de la législation ferroviaire unifiée, nouveau texte législatif de la CEE sur le transport ferroviaire international de marchandises » ([note d'information sur la législation ferroviaire unifiée](#), en anglais).

¹⁷ Voir CEE, « Options pour la conversion de l'uniformisation du droit ferroviaire en un instrument juridiquement contraignant – l'uniformisation du droit ferroviaire sous forme d'une convention relative au contrat de transport » ([ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5](#)).

¹⁸ Voir CEE, « Proposition de dispositions relatives à un document de transport négociable dans le régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire » ([ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16](#)).

¹⁹ Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa vingt et unième session ([ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/14](#)).

ferroviaire destinés à remplir la fonction de négociabilité du connaissance dans le cadre d'un système « dual », qui consistait à utiliser, d'une part, la LVF pour le transport et le dédouanement et, d'autre part, le document de transport du transitaire pour l'accès au financement, à savoir pour contrôler les marchandises par contrat avec les transporteurs, les ports et les commerçants. Toutefois, on s'est inquiété de ce que les régimes juridiques applicables aux LVF n'exposent le porteur d'un tel document à des risques juridiques, par exemple à l'impossibilité de faire valoir ses droits à l'égard d'un tiers. La troisième table ronde avait pour thème la coordination et la coopération entre les cadres ferroviaires internationaux. L'expert du CIT a illustré les travaux visant à harmoniser les règles ferroviaires et les formalités relatives aux LVF entre les deux principales organisations ferroviaires, l'OTIF et l'OSJD, qui avaient permis d'améliorer l'interopérabilité des régimes ferroviaires et l'efficacité du transport ferroviaire. L'expert de la CEE a expliqué les travaux que menait son organisation en vue d'établir une législation ferroviaire unifiée, qui pourrait aborder la question de la transférabilité et de la négociabilité des LVF. Après avoir entendu un résumé de la proposition présentée par le Gouvernement chinois à la cinquante-deuxième session de la CNUDCI et des délibérations dont elle avait fait l'objet à cette occasion, les experts de la quatrième table ronde ont examiné les travaux futurs possibles.

16. Le deuxième jour, lors d'une réunion à huis clos, des experts de diverses organisations internationales (CNUDCI, CIT, CMI, CEE, CNUCED, CCI et FIATA, entre autres) ont débattu avec des experts locaux invités par le MOFCOM de l'approche envisageable pour les travaux futurs de la CNUDCI. Il a été proposé que les travaux entrepris par des organisations internationales ferroviaires et autres, en particulier par l'OSJD et la CEE, en vue de la modification des règles relatives à la fonction probatoire des LVF et au contrôle des marchandises, servent de base à l'élaboration de documents de transport ferroviaire qui fonctionneraient comme des documents négociables susceptibles d'être acceptés par les banques. Il a également été avancé que la fonction probatoire des documents de transport serait essentielle du point de vue des banques, pour qui le fait qu'un document de transport soit « net de réserves » et que le porteur puisse demander la livraison des marchandises était d'une importance capitale en tant que moyen d'exercer le contrôle sur les marchandises. Les règles ferroviaires en vigueur présentaient des marges d'amélioration. Parmi les autres solutions possibles (qui ne s'excluaient pas nécessairement entre elles) figuraient l'adoption d'un modèle « dual » ou d'un document de transport multimodal ayant la nature de titre représentatif acceptable par les banques, mais ce modèle comportait des risques juridiques considérables en l'absence de reconnaissance expresse par les règles internationales. Il a été dit que les nouvelles technologies, telles que la technologie du registre distribué, pourraient fournir des moyens de compléter les règles traditionnelles relatives aux questions susmentionnées. En outre, il a été indiqué que de nombreuses entreprises logistiques et institutions financières développaient des plateformes électroniques pilotes pour suivre le transport des marchandises et financer les commerçants en conséquence. L'utilisation des documents électroniques émis par ces plateformes devrait être prise en compte dans d'éventuels travaux législatifs futurs.

17. Pour conclure la réunion, le Secrétariat a annoncé qu'il envisageait de convoquer une autre réunion d'experts avant la cinquante-troisième session de la Commission, à laquelle devraient de nouveau participer la CEE, l'OTIF, l'OSJD et le CIT, compte tenu de leurs compétences et leur mandat dans le domaine du transport ferroviaire. De l'avis général, les principales questions à examiner à la réunion d'experts suivante comprenaient : a) la pratique bancaire actuelle concernant l'acceptabilité des documents de transport non négociables dans les opérations de crédit documentaire ; et b) la manière dont le secteur bancaire pourrait réagir à des propositions du type de celles mises en avant au Colloque de Chongqing, en particulier à l'idée selon laquelle une solution aux difficultés des commerçants à obtenir des financements pour réaliser des opérations internationales en cas de transport ferroviaire de marchandises pourrait consister à mettre au point un document de transport multimodal ayant la nature de titre représentatif acceptable par les

banques, sans modification des régimes existants en matière de responsabilité du transporteur. Le second point était particulièrement important au vu des grandes disparités observées entre les conventions unimodales internationales sur le plan des règles de responsabilité et des plafonds monétaires, et de l'échec des précédentes tentatives de création d'un régime de responsabilité uniforme pour le transport multimodal.

2. Réunion d'experts sur l'utilisation des lettres de voiture ferroviaires et travaux futurs possibles de la CNUDCI sur l'utilisation de titres représentatifs dans le transport multimodal (15 et 16 avril 2020)

18. Afin d'examiner plus avant les idées qui s'étaient fait jour au Colloque de Chongqing et pouvoir plus facilement formuler des propositions concrètes au sujet des travaux futurs possibles de la CNUDCI, le Secrétariat a organisé une deuxième réunion d'experts les 15 et 16 avril 2020. La réunion a eu lieu par visioconférence en raison des mesures mises en place par les États et l'ONU face à la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19).

19. La réunion a rassemblé plus de 20 experts, qui représentaient la CNUCED, la CEE, l'OTIF, la Commission bancaire de la CCI, le CIT, la FIATA, le CMI, le MOFCOM, l'Administration ferroviaire nationale chinoise, China Merchants Group et la Banque industrielle et commerciale de Chine, et parmi lesquels figuraient également des praticiens et des universitaires. Les participants ont été invités à réfléchir en particulier aux questions suivantes : la réaction du secteur ferroviaire et des organisations intéressées à la hausse de la demande de crédits à l'importation et à l'exportation de la part des utilisateurs du transport ferroviaire ; le traitement des documents de transport non négociables dans la pratique du crédit documentaire au niveau international ; la compatibilité des documents de transport des transitaires avec les règles ferroviaires en vigueur ; la teneur et les fonctions des documents de transport en tant que documents négociables ; et la relation entre le cadre juridique international des documents de transport multimodal et les conventions existantes.

20. Il a été indiqué que les entreprises de transport chinoises, pour faire face à la hausse de la demande de crédits à l'importation ou à l'exportation de la part des utilisateurs du transport ferroviaire, se fondaient sur un document de transport émis par le transitaire (appelé « connaissance de transitaire ferroviaire » et utilisé comme connaissance multimodal contractuel pour le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par rail) à des fins de financement, tandis qu'une LVF émise par le transporteur servait au transport des marchandises. Il a été souligné que le connaissance de transitaire ferroviaire était un nouveau document, indépendant de la LVF. Les experts ont également évoqué la pratique des transporteurs ferroviaires qui consistait à utiliser un exemplaire de la LVF comme « certificat de livraison » et à obtenir le consentement des clients et des banques pour s'en servir comme méthode de livraison. Toutefois, il a été souligné que cette pratique ne jouait qu'un rôle limité, en raison : a) des risques découlant du mécanisme de livraison du transport ferroviaire (par exemple, le fait que les marchandises ne soient remises qu'au destinataire réel) ; b) de la non-reconnaissance juridique des droits réels conférés par les LVF ; et c) de l'absence de pratique établie quant à l'utilisation des LVF pour appuyer l'émission de lettres de crédit.

21. Il a été noté que l'Administration ferroviaire nationale chinoise, après s'être livrée à des recherches poussées pour mieux comprendre les besoins réels des utilisateurs du transport ferroviaire et les restrictions auxquelles ils se sentaient confrontés dans le cadre actuel des LVF, s'employait à favoriser la résolution du problème sous les auspices de l'OSJD qui, en juin 2019, lors de la quarante-septième session de sa conférence ministérielle, était convenue de créer un groupe de travail provisoire sur l'utilisation des LVF comme titres représentatifs (le « Groupe de travail de l'OSJD »), avec la participation de 10 États membres de l'OSJD (Azerbaïdjan, Bélarus, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Hongrie, Kazakhstan, Mongolie, Pologne et Ukraine). Le Groupe de travail de l'OSJD avait tenu sa première réunion à Varsovie en février 2020. Il s'attachait actuellement à recueillir les avis des États

membres participants concernant le choix d'une approche « simple » ou « duale » afin de résoudre le problème. Les étapes suivantes pour l'OSJD consistaient : a) à déterminer les difficultés que posait, de manière générale, l'utilisation de titres représentatifs dans le transport ferroviaire international de marchandises ; b) à définir clairement le type de mécanisme de contrôle des marchandises qui serait adopté lors de l'utilisation de titres représentatifs ; c) à proposer les éléments essentiels pour que les lettres de voiture SMGS puissent remplir la fonction de titres représentatifs ; et d) à formuler des propositions précises pour surmonter les obstacles majeurs que comportaient les instruments SMGS.

22. Les experts ont fait observer que les RU CIM traitaient également les LVF comme des documents de transport non négociables. Jusqu'à présent, l'OTIF (en sa qualité de dépositaire des RU CIM) n'avait reçu aucune demande l'invitant à envisager la « négociabilité des documents de transport ferroviaire », que ce soit de la part d'un de ses États membres ou d'une association ferroviaire. Néanmoins, elle avait décidé de s'intéresser à ce sujet, compte tenu des diverses initiatives internationales dont il faisait l'objet. Pour l'heure, la question de l'utilisation de documents négociables dans le transport ferroviaire avait été inscrite au programme du Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF, mais aucune activité particulière n'avait encore été planifiée.

23. S'agissant du secteur financier, les experts ont indiqué que les banques chinoises voyaient dans la nature des LVF une source de risques juridiques supplémentaires. Une comparaison des documents de transport négociables et non négociables avait montré que les premiers, dans la mesure où ils conféraient au porteur le contrôle effectif des marchandises, offraient davantage d'assurance aux banques, qui étaient donc enclines à faire bénéficier les clients de plus grandes facilités de crédit et de politiques de crédit plus favorables. En l'absence de document de transport négociable, le crédit serait octroyé avant tout sur la base du bilan comptable, en fonction de la solvabilité du demandeur et de l'existence de garanties personnelles. La réticence du secteur bancaire à accepter des solutions purement contractuelles en lieu et place des documents commerciaux légalement reconnus a été illustrée par l'exemple des documents électroniques, notamment des connaissements, une enquête mondiale de la CCI ayant indiqué que seuls 24 % des banques acceptaient ce type de documents, en partie du fait de l'absence de législation favorable.

24. Il a été noté que, selon les Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU 600), les documents de transport non négociables étaient admis à l'appui d'une lettre de crédit, et un document de transport ferroviaire marqué « duplicata » serait accepté par les banques comme un original. Toutefois, compte tenu de la nature contractuelle et non contraignante des RUU, cette souplesse présentait peu d'intérêt pratique, dès lors que la LVF n'était pas légalement reconnue comme document négociable.

25. Les experts ont entendu un exposé détaillé sur la manière dont les dispositions existantes des RU CIM pourraient servir de base à des arrangements contractuels dans lesquels une LVF émise au titre des RU CIM pourrait servir de document de transport négociable (voir par. 8 ci-dessus). Selon cette proposition, le duplicata de la LVF pourrait faire office de « connaissance contractuel », pour autant que les parties au contrat de transport et le destinataire acceptent cet arrangement. À cet égard, la force probante de la LVF a été rappelée (RU CIM, art. 12-1 et 12-2), en particulier le fait qu'elle faisait foi, jusqu'à preuve du contraire : a) de la conclusion et des conditions du contrat de transport ; b) de la prise en charge de la marchandise ; c) de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la LVF, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur ; et d) de l'exactitude des énonciations de la LVF concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

26. Il a été estimé que, pour faire en sorte qu'une LVF émise au titre des RU CIM puisse servir de document de transport négociable, il fallait en renforcer la force probante, de sorte que le transporteur ne puisse pas réfuter les présomptions

susmentionnées vis-à-vis : a) d'un destinataire désigné dans la LVF et agissant de bonne foi à qui avait été remis le duplicata de la LVF ; ou b) de tout tiers à qui avait été transféré le duplicata de la LVF. Il fallait que les parties au contrat de transport marquent leur accord (en l'indiquant dans la LVF et son duplicata) pour que le transporteur assume une plus grande responsabilité et des obligations plus lourdes que celles prévues dans les RU CIM.

27. En outre, les parties au contrat devaient convenir que seul le porteur du duplicata de la LVF émise au titre des RU CIM (au lieu de l'expéditeur ou du destinataire), agissant de bonne foi, aurait le droit de disposer des marchandises. Elles pourraient ensuite convenir, et indiquer dans la LVF et son duplicata, que la remise du duplicata de la LVF, dans lequel la livraison serait confirmée, vaudrait réception des marchandises. Il a été dit que le transporteur serait responsable des dommages subis par le porteur du duplicata de la LVF s'il livrait les marchandises à une partie autre que le porteur agissant de bonne foi.

28. Les experts sont convenus que cette proposition aurait pour principal avantage de ne pas exiger la modification des RU CIM, qui, selon l'OTIF, prendrait beaucoup de temps. Toutefois, ils ont également estimé que le mécanisme proposé ne serait pour le moment disponible que dans la zone couverte par les RU CIM et ne pourrait pas être utilisé dans la zone couverte par le SMGS, ni pour le transport ferroviaire transcontinental entre l'Europe et l'Asie, du moins aussi longtemps que les deux systèmes ne seraient pas interopérables (voir par. 10 à 12 ci-dessus).

29. En ce qui concerne la question de la compatibilité des documents de transport des transitaires avec les règles ferroviaires en vigueur, les experts se sont concentrés sur le rôle du connaissement de transport combiné négociable de la FIATA (le « connaissement combiné de la FIATA »), notant qu'il en était émis chaque année plus d'un million. La Commission bancaire de la CCI le jugeait conforme aux Règles CNUCED/CCI, et il était largement accepté par les banques du monde entier pour les opérations de lettre de crédit régies par les RUU 600. Il pouvait être émis sous forme négociable et être remis en échange des marchandises.

30. En outre, le rôle joué par les connaissements combinés de la FIATA dans un système « dual » a été expliqué, sous l'angle d'une comparaison avec celui joué par les LVF. Un expert de la FIATA a signalé que ces connaissements n'étaient pas émis au titre du contrat de transport ferroviaire, mais par des entreprises de transport multimodal (ETM), et qu'il s'agissait de documents négociables au titre du contrat de transport multimodal conclu entre ces entreprises et leurs clients. L'expéditeur et le destinataire (ou la mention « à ordre ») indiqués sur les connaissements combinés de la FIATA correspondaient à l'expéditeur et au destinataire réels (ou à la mention « à ordre ») figurant sur le contrat de transport combiné (en général le vendeur et l'acheteur dans le cadre du contrat de vente). Les connaissements combinés de la FIATA étaient utilisés conjointement avec des LVF, qui n'étaient pas négociables et qui étaient émises par des opérateurs ferroviaires au titre de contrats de transport ferroviaire conclus avec des ETM. L'expéditeur et le destinataire indiqués sur les LVF étaient des ETM ou leurs représentants. Dans le cas des connaissements combinés de la FIATA, les règles de livraison prévoyaient la remise de l'original du connaissement et/ou la présentation d'une preuve de l'identité du destinataire, tandis que dans celui des LVF, la livraison se faisait uniquement sur présentation d'une preuve de l'identité du destinataire.

31. D'après un expert de la FIATA, l'utilisation conjointe du connaissement combiné de la FIATA et de la LVF, suivant l'approche « duale », offrait un certain nombre d'avantages, étant donné : a) que le connaissement combiné de la FIATA était conforme aux RUU 600 et avait été largement accepté par les institutions bancaires du monde entier dans les opérations de lettre de crédit ; b) que ledit connaissement avait été largement utilisé dans le transport de porte à porte, ce qui reflétait l'évolution des services logistiques et favorisait une rationalisation des opérations pour toutes les parties intéressées ; et c) que les opérateurs ferroviaires pourraient conserver leur mode de fonctionnement actuel. Néanmoins, des experts ont mis en avant plusieurs

obstacles à l'utilisation conjointe du connaissance combiné de la FIATA et de la LVF. Premièrement, la fonction de document négociable du connaissance combiné de la FIATA reposait surtout sur ses propres clauses et conditions, c'est-à-dire sur l'arrangement contractuel conclu entre l'ETM et son client, mais ne se basait sur aucune convention internationale ni aucune loi nationale dans de nombreux pays. Deuxièmement, il n'allait pas de soi que les banques et les tribunaux de différents pays reconnaîtraient la validité du connaissance combiné de la FIATA en tant que document négociable apparenté au connaissance ordinaire lorsqu'il serait utilisé pour un seul mode de transport autre que maritime. Troisièmement, dans certains pays, couverts principalement par le SMGS, il fallait que le destinataire et/ou l'expéditeur indiqués sur la LVF soient le destinataire et/ou l'expéditeur réels figurant sur le contrat de transport ferroviaire (qui, dans la plupart des cas, étaient le vendeur et l'acheteur dans le cadre du contrat de vente), et l'ETM ne pouvait pas être désignée comme destinataire et/ou expéditeur sur une LVF émise au titre du SMGS.

32. Les experts ont réfléchi à la relation entre un nouvel instrument éventuel sur les documents de transport multimodal négociables et les conventions de transport existantes, en particulier à la notion d'approche « duale » concernant uniquement des documents de transport qui pourrait s'appliquer au transport ferroviaire, mais aussi à d'autres modes. Il a été convenu que la demande de transport de porte à porte de la part des commerçants, conjuguée à leurs besoins de financement, laissait supposer que l'existence d'un document de transport négociable également pour le transport terrestre pourrait profiter au commerce international. À cet égard, les experts ont examiné les travaux que menait la CEE en vue de créer une LVF négociable dans le cadre de la législation ferroviaire unifiée (voir par. 10 à 12 ci-dessus). Il a été dit que, selon les dispositions supplémentaires présentées en 2019, les LVF pourraient aussi servir de documents négociables. Il a été estimé que le choix de les utiliser, moyennant l'acceptation expresse de la législation ferroviaire unifiée, représenterait alors une solution simple pour les partenaires commerciaux situés le long du couloir ferroviaire Chine-Europe. Par ailleurs, il a été dit que la LVF CIM/SMGS, qui constituait un document de transport ferroviaire unifié (voir par. 9 ci-dessus), pourrait également offrir une certaine souplesse et fonctionner rapidement en parallèle avec l'approche « duale », si l'on pouvait conférer à son duplicata la fonction de document négociable.

33. Les experts sont convenus qu'un système purement contractuel qui reproduirait, dans une certaine mesure, la fonction de document négociable pourrait représenter une solution efficace et pragmatique. Toutefois, des doutes ont également été émis à cet égard, dans la mesure où, faute de reconnaissance législative, le transfert à un tiers des droits et obligations découlant du contrat de transport constaté par un « document de transport négociable contractuel » pourrait se heurter à des obstacles liés au principe de la relativité des contrats. Par conséquent, plusieurs experts étaient d'avis qu'un document de transport multimodal négociable devrait être régi par la loi, au niveau au moins national, mais idéalement international.

34. Les experts ont également examiné la relation entre le document négociable et la responsabilité du transporteur. Compte tenu de la multiplicité et de la diversité des régimes de responsabilité, une préférence s'est dégagée en faveur d'un système qui aurait trait uniquement à la négociabilité du document de transport et reposerait sur les instruments existants, entièrement ou partiellement unimodaux, en ce qui concernait la responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises. Les experts ont mentionné à plusieurs reprises le connaissance combiné de la FIATA et les Règles CNUCED/CCI, ainsi que les Règles de Rotterdam, comme modèles possibles pour la mise en place d'un système de responsabilité en réseau.

35. Au cours de leurs débats sur les documents négociables reconnus par les conventions internationales en vigueur, les experts ont également examiné la relation entre le contrat de vente et le contrat de transport. Il a été rappelé que les connaissances pouvaient être « négociables » ou « non négociables ». Les connaissances au porteur ou à ordre, qui correspondaient au premier cas, pouvaient passer entre les mains de plusieurs acheteurs successifs par transfert et endossement, tandis que les connaissances non négociables (ou « nominatifs ») désignaient

nommément le destinataire et ne permettaient pas de transférer les droits qui y étaient incorporés, l'exigence de remise physique du connaissance assurant néanmoins une sécurité documentaire différente de celle qu'offrait la lettre de transport maritime ordinaire.

36. Il a été estimé que, pour remédier aux lacunes actuelles de la LVF, il fallait se pencher attentivement sur les besoins réels des commerçants. De fait, la fonction de garantie et de contrôle des marchandises était relativement facile à reproduire par l'ajout d'une clause de présentation au document de transport, et la négociabilité ne serait pas nécessaire à cette fin. Les documents de transport négociables étaient essentiels, en revanche, pour des opérations commerciales plus complexes, notamment lorsqu'une garantie documentaire indépendante était requise, que l'on envisageait de vendre des marchandises en transit, ou que les parties avaient besoin d'un financement commercial. Comme ils assuraient le contrôle des marchandises et offraient une garantie documentaire indépendante, ces documents avaient l'avantage de permettre à l'acheteur de vendre des marchandises en transit, ce qui était particulièrement important dans le commerce des produits de base : acheteurs, vendeurs et banques pouvaient tous tirer profit d'une garantie documentaire indépendante.

37. Les experts ont également examiné l'utilisation des documents de transport électroniques. Si les connaissances électroniques étaient utilisés dans quelques systèmes grâce aux technologies modernes, il n'existait toujours pas d'équivalent électronique du connaissance papier couramment utilisé dans le commerce. Les experts ont mentionné les différents instruments élaborés par la CNUDCI sur le sujet et sont convenus que les plus grandes difficultés auxquelles se heurtait l'élaboration de substituts électroniques aux documents de transport négociables étaient de reproduire la fonction de l'original dans le cas des documents électroniques, de mettre au point un système électronique pour l'identification du porteur d'un document électronique, et de créer un mécanisme pour la négociabilité des documents électroniques qui reproduise la possession des documents papier. Les deux premiers points ne posaient pas de problème particulier, puisqu'ils avaient déjà été traités dans la précédente génération d'instruments de la CNUDCI, tels que la Loi type sur le commerce électronique²⁰ et la Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux²¹. Les normes juridiques relatives aux différents aspects de la négociabilité dans l'environnement électronique avaient également été traitées dans des instruments plus récents, comme les Règles de Rotterdam et la Loi type sur les documents transférables électroniques²².

38. Jusqu'à présent, pour assurer la négociabilité dans l'environnement électronique, des modèles reposant sur l'intervention d'un tiers de confiance, en l'occurrence un registre électronique, avaient été largement utilisés dans le secteur financier, parce qu'ils constituaient un environnement fermé dans lequel tous les participants étaient authentifiés. La situation était différente dans le transport de marchandises, où il était essentiel de rendre des opérations opposables aux tiers qui ne participeraient pas nécessairement au système commercial basé sur un registre. Cela pouvait poser problème dans le cas où la loi applicable ne reconnaîtrait pas l'équivalent électronique d'un connaissance papier. Outre les registres électroniques, un autre modèle employé pour la négociabilité dans l'environnement numérique consistait à utiliser des jetons électroniques afin de reproduire des documents physiques. Avant que l'utilisation de la technologie du registre distribué, fondée sur la chaîne de blocs, ne se développe ces dernières années, les problèmes d'intégrité et de singularité posés par la création de jetons électroniques étaient une

²⁰ Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.99.V.4

²¹ Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux (New York, 23 novembre 2005) (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2898, p. 3).

²² Publication des Nations Unies, eISBN 978-92-1-362735-8.

source de préoccupation. La technologie du registre distribué permettait d'utiliser les documents transférables électroniques de manière bien plus large et plus sécurisée.

39. Les instruments de la CNUDCI, en particulier les Règles de Rotterdam et la Loi type sur les documents transférables électroniques, permettaient l'utilisation de l'un quelconque de ces modèles. Les Règles de Rotterdam avaient pour élément central la notion de « droit de contrôle » et les dispositions s'y rapportant, qui établissaient une équivalence fonctionnelle de la possession physique d'un document de transport négociable, tout en laissant aux parties la latitude d'élaborer les règles de sécurité et autres mesures nécessaires au fonctionnement du système qu'elles choisissaient. On trouvait des dispositions analogues dans la Loi type sur les documents transférables électroniques.

40. Parmi les instruments qui envisageaient expressément l'utilisation de documents de transport électroniques figurait également le Protocole additionnel à la Convention CMR concernant la lettre de voiture électronique²³. Toutefois, il prévoyait uniquement des normes sur l'intégrité et l'authentification des lettres de voiture électroniques, et ne disait rien quant à leur transférabilité.

41. En conclusion, il a été convenu qu'aucun instrument international existant ne reconnaissait clairement les documents de transport multimodal négociables couvrant le transport ferroviaire, même si certains (par exemple, les RU CIM) pourraient autoriser le recours à des solutions contractuelles. La reconnaissance législative d'un document de transport multimodal négociable serait bien accueillie par les banques et les acteurs du financement commercial, et pourrait jouer un rôle important dans la promotion des services logistiques de porte à porte. Il a été convenu que d'éventuels travaux législatifs futurs devraient viser avant tout à résoudre le problème de la négociabilité des documents de transport, sans empiéter sur les régimes de responsabilité impératifs prévus par les conventions en vigueur. Par ailleurs, les experts avaient conscience des efforts considérables que la CEE avait déjà déployés et qu'elle continuait de fournir en vue d'harmoniser et de moderniser le droit ferroviaire et de promouvoir l'interopérabilité juridique entre les zones couvertes par les RU CIM et le SMGS, respectivement (voir par. 9 à 12 et 25 à 28 ci-dessus). Il a été estimé que la prise en compte de la question de la négociabilité des LVF pourrait également contribuer à l'élaboration d'une solution aux problèmes recensés. Les travaux futurs de la CNUDCI sur les documents de transport négociables devraient être effectués dans un souci de compatibilité avec les solutions sectorielles en cours d'élaboration dans d'autres instances et, idéalement, faciliter la mise au point et l'application de ces solutions.

III. Travaux futurs du Secrétariat

42. D'après les consultations et les travaux exploratoires effectués à ce jour par le Secrétariat, il semble exister une demande pour des documents de transport négociables couvrant des modes de transport autres que maritime, en particulier le transport ferroviaire. Si elle souscrit à ce constat, la Commission voudra peut-être considérer que sa solide expérience dans l'élaboration d'instruments internationaux sur le droit des transports et le commerce électronique – dont attestent non seulement la codification détaillée de la pratique à laquelle elle a procédé dans les Règles de Rotterdam concernant la fonction probatoire et la négociabilité des documents de transport (y compris électroniques), mais aussi les textes très influents qu'elle a mis au point dans le domaine du commerce électronique (le plus récent étant la Loi type sur les documents transférables électroniques) – font d'elle une instance appropriée pour créer un régime uniforme applicable aux documents de transport multimodal

²³ Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (Genève, 20 février 2008) (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2767, p. 23).

négociables, en tenant compte des conventions, règles et pratiques commerciales en vigueur.

43. La Commission estimera peut-être également que les travaux entrepris à cette fin pourraient suivre une approche « duale », dans laquelle le document négociable envisagé coexisterait *in fine* avec les documents de transport unimodal, sans empiéter sur les régimes de responsabilité impératifs prévus par les conventions internationales en vigueur. Ces travaux pourraient aborder le type (négociable ou non négociable), l'émission et la teneur des documents de transport ; les droits et obligations des transporteurs ou des ETM quant à la teneur et à la fonction probatoire des documents ; la livraison des marchandises ; et les documents de transport électroniques. L'inclusion de ce dernier point pourrait se révéler particulièrement opportune pour appuyer les nouveaux types de chaînes d'approvisionnement et de modèles logistiques qui devraient se mettre en place à la suite du bouleversement général des affaires causé par la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19).

44. Si elle fait siennes les propositions formulées ci-dessus, la Commission voudra peut-être prier le Secrétariat d'engager des travaux préparatoires en vue de l'élaboration d'un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables qui pourraient aussi être utilisés pour les contrats de transport ne prévoyant pas de segment maritime. Les travaux du Secrétariat pourraient commencer par la tenue de réunions d'experts et, si les ressources le permettent, d'un colloque de la CNUDCI. La Commission pourrait également autoriser le Secrétariat à mener de larges consultations auprès des États membres de toutes les régions, en particulier de ceux qui pourraient avoir des exigences spéciales sur le plan légal ou réglementaire pour l'utilisation de ces documents de transport négociables. Elle souhaitera peut-être demander au Secrétariat de lui rendre compte des progrès accomplis à sa cinquante-quatrième session, en 2021, notamment en ce qui concerne l'avant-projet de nouvel instrument sur les documents de transport multimodal. De plus, elle voudra peut-être considérer ce sujet comme hautement prioritaire pour être attribué au premier groupe de travail disponible.

45. En outre, la Commission voudra peut-être prier le Secrétariat de travailler en coordination et en coopération étroites avec toutes les organisations internationales concernées, en particulier avec la CEE, l'OTIF, l'OSJD et le CIT, afin de veiller à ce que les travaux de la CNUDCI n'entravent pas d'éventuels travaux en cours dans ces organisations et n'empiètent pas sur ces travaux.