



Assemblée générale

Distr. générale
14 juin 2019
Français
Original : anglais et chinois

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Cinquante-deuxième session
Vienne, 8-19 juillet 2019

Programme de travail

Travaux futurs possibles concernant les lettres de voiture ferroviaires

Proposition du Gouvernement de la République populaire de Chine

Note du Secrétariat

En vue de la cinquante-deuxième session de la Commission, le Gouvernement de la République populaire de Chine a soumis au Secrétariat une proposition à l'appui de travaux futurs à mener dans le domaine des lettres de voiture ferroviaires. Les versions anglaise et chinoise de cette proposition ont été présentées au Secrétariat le 14 juin 2019. On trouvera en annexe à la présente note la traduction du texte tel qu'il a été reçu par le Secrétariat.



Annexe

Proposition du Gouvernement de la République populaire de Chine concernant les travaux que pourrait mener la CNUDCI pour résoudre les problèmes liés aux lettres de voiture ferroviaires, qui sont d'une nature différente des titres représentatifs

I. Informations générales

1. Dans le monde entier, des pays se rendent compte que l'interconnexion assurée entre différents pays et régions par divers moyens de transport est un moyen efficace de promouvoir le développement économique et commercial international et de stimuler la croissance économique mondiale. Parmi ces moyens de transport, le transport ferroviaire présente de nombreux avantages, comme des distances plus courtes, une plus grande rapidité et une moindre dépendance des facteurs météorologiques. Étant donné que de nombreux pays sont reliés par voie terrestre, le transport ferroviaire présente un énorme potentiel de développement en tant que moyen important d'échanges économiques et commerciaux entre différents pays.

2. Ces dernières années, grâce à l'amélioration constante des capacités de construction ferroviaire, le transport ferroviaire international s'est rapidement développé. Ainsi, le CHINA RAILWAY Express (CR Express) est devenu l'un des principaux modes de transport pour le commerce entre l'Europe et l'Asie. En 2018, CR Express a effectué 6 300 trajets, soit une hausse de 72 %, y compris 2 690 allers-retours, soit une progression de 111 %. À ce jour, CR Express a effectué plus de 12 000 trajets, reliant 56 villes chinoises avec 49 villes situées dans 15 pays d'Europe. Le volume total de marchandises transportées par CR Express croît rapidement et les types de marchandises varient considérablement. Le développement du transport ferroviaire offre un canal nouveau et commode pour les échanges économiques et commerciaux entre les pays, contribue à la croissance économique mondiale et insuffle une nouvelle vitalité à l'économie mondiale.

3. Dans la pratique, toutefois, une lettre de voiture ferroviaire remplit uniquement la fonction d'un contrat de transport ferroviaire et d'un récépissé de marchandises, et non celle d'un titre représentatif. Elle ne peut être utilisée pour régler les obligations dues au titre d'une lettre de crédit, à la manière d'un connaissement maritime, ce qui limite la capacité des banques et d'autres institutions à fournir des services de financement et augmente la pression financière sur les importateurs et le risque de recouvrement des paiements pour les exportateurs. Plus particulièrement, étant donné que la lettre de voiture ferroviaire n'est pas un titre représentatif et doit obligatoirement accompagner la marchandise, elle ne peut pas être transférée ou mise en gage, et ne permet pas à son titulaire de revendiquer un droit de possession ou de disposition sur les marchandises. En raison des risques que cela implique, les banques hésitent à traiter les lettres de voiture ferroviaires comme des documents négociables, si bien qu'acheteurs et vendeurs sont dans l'impossibilité d'y recourir à des fins de financement. Par conséquent, les acheteurs doivent payer à l'avance les marchandises, ce qui les soumet à une pression financière importante, tandis que les acheteurs ne reçoivent pas leurs paiements à temps. De plus, du fait du caractère non négociable des lettres de voiture ferroviaires, les acheteurs ne peuvent pas revendre les marchandises en transit, ce qui limite encore les transferts de marchandises et l'efficacité des transactions. Ces différents facteurs entravent le développement du commerce terrestre dans une certaine mesure.

II. Règles et pratiques actuelles

4. Il existe actuellement deux principales organisations ferroviaires intergouvernementales. Premièrement, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), qui compte plus de 50 États membres situés principalement en Europe, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient. La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF 1999), principal texte de référence, se compose de la Convention de base et de ses sept appendices. Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – appendice B à la Convention) prévoient expressément, au paragraphe 5 de l'article 6, que « la lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement ». Deuxièmement, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), qui compte 29 États membres situés principalement en Asie et en Europe de l'Est. L'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) se compose du texte du traité, de règles de procédure et de six annexes. Le texte ne précise pas si une lettre de voiture est de même nature qu'un titre représentatif, mais son article 6 prévoit qu'une lettre de voiture ferroviaire doit accompagner les marchandises depuis la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, pendant toute la durée du transport, et l'article 7 prévoit qu'une lettre de voiture ferroviaire timbrée peut être utilisée pour confirmer la conclusion d'un contrat de transport.

5. Afin d'harmoniser les documents de transport ferroviaire, les deux principales organisations ferroviaires ont élaboré les lettres de voiture CIM/SMGS. Pour diverses raisons, ces lettres ne sont toutefois pas largement utilisées dans la pratique. Le Guide lettre de voiture CIM/SMGS indique, au chiffre 2, que les lettres de voiture CIM/SMGS sont des documents certifiant la conclusion d'un contrat de transport ferroviaire international entre États CIM et SMGS. Le chiffre 19 indique que l'original de la lettre de voiture doit être remis au destinataire. Il n'en reste pas moins que la lettre de voiture CIM/SMGS ne présente pas les mêmes fonctionnalités et n'est donc pas de même nature qu'un titre représentatif.

6. Par ailleurs, la Commission économique pour l'Europe (CEE) a mis sur pied un groupe d'experts en 2011 pour rédiger une législation ferroviaire unifiée. Les dispositions du projet de texte proposé par le groupe d'experts qui concernent les lettres de voiture ferroviaires ne modifient pas fondamentalement les exigences prévues par les RU CIM et le SMGS, et la lettre de voiture ferroviaire reste considérée comme un contrat de transport plutôt qu'un titre représentatif.

7. Reconnaisant le caractère transférable des documents de transport multimodal dans certaines circonstances, la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 (non entrée en vigueur), et les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal de 1992, ainsi que d'autres règlements internationaux relatifs au transport multimodal, s'appliquent au transport international assuré par au moins deux modes de transport différents. Leurs dispositions relatives aux droits et obligations des parties, à la responsabilité en cas de dommage et à d'autres aspects s'appliquent principalement au transport maritime. Les caractéristiques du chemin de fer et d'autres modes de transport n'ont pas été pleinement prises en compte.

8. Même si les Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU 600) prévoient que les banques peuvent accepter les lettres de voiture ferroviaires, celles-ci ne sont pas de même nature que des titres représentatifs, si bien qu'il est impossible de les présenter pour contrôler les marchandises et en prendre livraison. En raison du risque important qu'elles courent, les banques ne sont pas disposées à accepter des lettres de voiture ferroviaires en relation avec des lettres de crédit, si bien que celles-ci ne peuvent pas être utilisées à des fins de financement ou de règlement.

9. Certains instruments juridiques élaborés par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) sont pertinents dans ce domaine.

Ainsi, dans le domaine du transport international, la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (les « Règles de Rotterdam ») traite des documents de transport négociables et non négociables en relation avec les formalités requises et les obligations du transporteur en matière de livraison, mais n'aborde pas la question de la propriété des marchandises. Si elle s'applique au transport de marchandises de porte à porte, la Convention ne peut s'appliquer lorsqu'un segment non maritime est réglementé par un autre régime international uniforme (par exemple, règlements relatifs au transport international ferroviaire). Dans le domaine du commerce électronique, les règles relatives au transfert de documents électroniques prévues par la Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques se fondent sur l'hypothèse de la négociabilité des documents. Par conséquent, ce n'est qu'une fois que la question de la négociabilité des lettres de voiture ferroviaires aura été résolue que la Loi type pourra jouer un rôle dans le domaine du transport ferroviaire. En ce qui concerne les sûretés mobilières, si la CNUDCI a mis au point une série d'instruments juridiques relatifs aux opérations garanties à des fins de financement, ceux-ci ne portent que sur le financement garanti et n'abordent pas la question de l'utilisation des lettres de voiture ferroviaires à titre de garantie.

10. Les entreprises chinoises et leurs partenaires commerciaux situés dans d'autres pays examinent les moyens de résoudre les problèmes liés aux lettres de voiture ferroviaires, qui sont d'une nature différente des titres représentatifs. Ils ont principalement recours à des accords contractuels dans lesquels le transporteur ou le transitaire émet un connaissement en sus de la lettre de voiture. Le connaissement est utilisé en tant que preuve unique de livraison et les marchandises sont contrôlées par le transporteur ou le transitaire tout au long du processus. L'expéditeur utilise le connaissement à des fins de règlement financier avec la banque, par exemple pour la négociation, le règlement en devises et l'achat de factures. Le destinataire obtient le connaissement de la banque émettrice après s'être acquitté de ses obligations et avoir pris livraison des marchandises en conséquence.

11. Si la méthode décrite ci-dessus a été appliquée dans certaines transactions, la fonction attribuée à un tel connaissement contractuel en tant que titre représentatif est uniquement valable entre les parties au contrat. Par conséquent, les droits et obligations des parties concernées sont incertains, et le connaissement est largement limité en termes de négociabilité et à titre de garantie financière. Par ailleurs, des questions telles que les qualifications de l'émetteur, les conditions d'émission, les utilisateurs visés, ainsi que la forme et la validité de l'émission, ne peuvent être résolues dans le contrat. Par conséquent, il est impératif de prévoir des garanties institutionnelles par le biais de règles juridiques.

III. Conclusion

12. L'établissement de nouvelles règles visant à lever les obstacles commerciaux causés par le fait que la lettre de voiture ferroviaire ne soit pas de même nature qu'un titre représentatif permettra de réduire les risques commerciaux et les coûts de transaction et d'encourager le développement économique durable et la prospérité commerciale, ce qui bénéficiera aux pays sans littoral et à tous les pays de manière générale. Une telle demande existe peut-être également dans les domaines du transport routier et aérien. Les titres représentatifs utilisés dans le commerce international et les services de transport doivent pouvoir circuler et être appliqués dans différents pays. Étant donné que la législation d'un pays ne pourra pas à elle seule résoudre ce problème, les parties concernées appellent de leurs vœux la formulation de nouvelles règles internationales.

13. La CNUDCI a une longue expérience de l'harmonisation et de la modernisation des règles dans le domaine du commerce international. C'est pourquoi le Gouvernement chinois recommande qu'elle introduise dans son programme de travail la question des lettres de voiture ferroviaires ou autres et entreprenne des travaux

exploratoires en vue de la rédaction d'un éventuel instrument international y relatif. On pourrait par exemple envisager d'élaborer des règles sur un connaissement unifié, qui s'appliqueraient au transport ferroviaire, routier et aérien, multimodal ou non, ce qui permettrait d'utiliser un connaissement unique pour contrôler la marchandise et en prendre livraison. Avec une telle fonction, le connaissement pourrait remplir une fonction de règlement ou de financement. On pourrait aussi envisager des règles concernant les qualifications de l'émetteur, les conditions d'émission, les utilisateurs visés, ainsi que la forme et la validité de l'émission. On notera que ces nouvelles règles ne viseraient pas à modifier quant au fond les règles existantes relatives au transport.

14. Compte tenu de la diversité et de la complexité de ces questions, il est recommandé que la Commission autorise le Secrétariat à mener des recherches au sujet des questions juridiques liées à l'utilisation des lettres de voiture ferroviaires ou autres, et qu'elle coordonne ses activités avec d'autres organisations pertinentes comme 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 concernées des Nations Unies, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et la Chambre de commerce internationale (CCI). La Chine est disposée à appuyer les travaux exploratoires qui seraient menés dans ce domaine.