



Assemblée générale

Distr.
GENERALE

A/CN.9/225
16 juillet 1982
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE
DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL
Quinzième session
New York, 26 juillet-6 août 1982

COORDINATION DES ACTIVITES

Documents de transport international

Rapport du Secrétaire général

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	1 - 10	3
I. REGIME JURIDIQUE	11 - 57	6
A. Conventions multilatérales existantes	11 - 23	6
B. Régime documentaire résultant des conventions ...	24 - 48	10
1. Nécessité d'établir un document	24 - 38	10
a) Document sur papier	24 - 30	10
b) Etablissement d'un document sur papier par des moyens de traitement automatique des données	31 - 32	12
c) Etablissement d'un document de transport au lieu de destination	33 - 35	12
d) Moyens permettant de remplacer un document sur papier	36 - 38	13
2. Le document en tant que titre sur les marchandises	39 - 43	13

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u> s
3. Données exigées	44 - 46	15
4. Signature obligatoire	47 - 48	15
C. Organisations chargées d'établir des modèles de documents de transports	49 - 57	19
II. FAITS NOUVEAUX ACTUELS	58 - 80	21
A. Documents imprimés d'un seul côté, à formule simplifiée et fournis par les chargeurs	58 - 63	21
B. Documents de transport universels ou polyvalents.	64 - 67	22
C. Remplacement du connaissement par une lettre de transport maritime	68 - 76	24
D. Valeur juridique des données électroniques	77 - 79	26

INTRODUCTION

1. A sa quatorzième session, la Commission a décidé que, pour consolider encore davantage le rôle de coordination de la Commission, le Secrétariat devrait choisir un domaine particulier du droit commercial international en vue d'une étude approfondie et élaborer à ce sujet un rapport sur les activités d'autres organisations en la matière 1/. En application de cette décision, la question des documents de transport international a été choisie pour la quinzième session. Compte tenu de l'évolution des transports et des techniques de communication des données, la manière dont les documents de transport sont établis change rapidement, avec les effets correspondants sur le régime juridique y relatif.

2. Dans le passé, chaque mode de transport était indépendant des autres. S'il fallait utiliser différents modes de transport pour expédier des marchandises d'un point initial à une destination finale, chaque portion du transport intégral était traitée comme un transport distinct relevant d'un régime juridique propre. Ces régimes juridiques résultaient du droit national, d'accords bilatéraux, lorsque les relations commerciales entre deux Etats voisins étaient en jeu, ou d'accords multilatéraux, lorsque de nombreux Etats étaient en cause.

3. Les accords multilatéraux intéressant le présent rapport peuvent être divisés en deux groupes principaux. Il existe d'abord des accords mondiaux concernant deux principales formes de transports, le transport maritime et le transport aérien. L'acceptation de ces accords est si vaste qu'à toutes fins pratiques, ces instruments établissent les conditions en matière documentaire auxquelles tous les transports internationaux relevant d'eux doivent répondre. Quant à lui, le transport terrestre est de nature régionale. Les seuls accords internationaux multilatéraux importants régissant le transport par chemin de fer ou par route concernent l'Europe avec, dans le cas du transport par chemin de fer, des prolongements en Asie et en Afrique du Nord.

4. Tous ces accords répondent à deux objectifs fondamentaux. Ils déterminent d'une part la responsabilité du transporteur à l'égard du chargeur pour perte ou dommage aux marchandises. Ils déterminent, d'autre part, les conditions selon lesquelles le document de transport des marchandises doit être établi. Bien que les caractéristiques principales de ces accords soient analogues, eu égard à la similitude des problèmes que pose le transport des marchandises quelque soit le mode de transport utilisé, le fait que chaque forme de transport était considérée comme indépendante des autres et intéressait, dans une grande mesure, un marché différent, a entraîné une évolution distincte quant aux informations devant figurer sur le document de transport et à la valeur du document comme titre sur les marchandises.

1/ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatorzième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-sixième session, Supplément No 17 (A/36/17), par. 100.

5. Cette situation, qui reste essentiellement la même aujourd'hui, a été cependant perturbée par certains faits nouveaux, dont quatre méritent d'être signalés ici. Le premier est l'utilisation d'unités, et en particulier de conteneurs, permettant de regrouper des marchandises pour différents destinataires. En vue de tirer le meilleur parti possible de l'utilisation de conteneurs, les marchandises sont regroupées en un endroit aussi proche que possible du lieu d'expédition et livrées à un terminal de conteneurs aussi proche que possible de la destination finale des marchandises, avant que le conteneur ne soit ouvert. Ce qui était toutefois avant une série de transports distincts est devenu - du point de vue du chargeur en tout cas - un transport continu utilisant divers modes de transport. Des mécanismes ont été mis au point pour établir des documents répondant aux besoins correspondants des parties commerciales.

6. Un deuxième fait nouveau résultant de l'utilisation de conteneurs est que, dans certains commerces, le délai s'écoulant entre le chargement d'un navire dans un port et son déchargement dans un autre a été si considérablement réduit que les marchandises sont souvent prêtes à être livrées avant que le connaissement pouvant en permettre la remise ne soit arrivé. Les délais qui en résultent au terminal viennent augmenter le coût du transport par conteneur et diminuent ainsi son intérêt. Des problèmes analogues sinon identiques se posent pour la sortie de marchandises transportées par air de l'aéroport de destination.

7. Un troisième fait nouveau affectant les conditions en matière documentaire vient du mouvement de facilitation du commerce. Une série d'études a montré que, pour pouvoir procéder à une seule expédition de marchandises, le vendeur peut avoir à établir jusqu'à 40 documents distincts, pour une transaction commerciale nationale, et plus de 100 documents distincts pour une transaction commerciale internationale. D'autres études ont montré que le coût des documents nécessaires pour les ventes internationales représentait 7 p. 100 environ du prix de vente des marchandises ^{2/}. L'objectif du mouvement de facilitation du commerce a été de réduire ce coût en diminuant le nombre des documents requis et en simplifiant l'établissement des documents encore nécessaires. L'organe essentiel en la matière est le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international, créé conjointement par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et la CNUCED ^{3/}.

8. La première réalisation accomplie dans le domaine de la facilitation du commerce a été la publication, en 1963, d'une formule cadre pour les informations devant figurer sur la plupart des documents nécessaires pour procéder à une transaction commerciale internationale. En 1973, la formule a été officiellement recommandée par le Groupe de travail en tant que Formule cadre de la CEE pour les

^{2/} E. du Pontavice, L'informatique et les documents du commerce extérieur, Revue de jurisprudence commerciale, numéro spécial de novembre 1979, p. 435.

^{3/} Renseignements relatifs au Groupe de travail sur la facilitation des procédures de commerce international, TRADE/WP.4/INF.68 et TD/B/FAL/INF.68.

documents commerciaux. On lui a donné, en 1978, la nouvelle appellation de Formule cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux 4/.

9. La mise au point de la Formule cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux est en train d'avoir un grand effet sur les aspects documentaires du commerce international. Comme plusieurs organisations nationales et internationales ont aligné leurs documents sur la Formule cadre, il est devenu possible au vendeur-chargeur de taper les informations de base sur une copie originale ou de les mettre en mémoire dans des machines automatiques de traitement de l'information et de produire, à partir de là, toute la série des documents nécessaires pour la vente et l'expédition des marchandises. Les données qui ne sont pas nécessaires dans un document déterminé, peuvent être omises par divers procédés mécaniques. Ces techniques de production de documents permet une réduction importante du coût de production de ces documents et réduit le nombre des erreurs possibles de copie. En outre, toute erreur de copie éventuelle est reproduite systématiquement sur tous les documents produits à partir de la copie originale. Au lieu d'accroître les difficultés, une telle erreur systématique est plus facile à repérer et à corriger qu'une erreur isolée.

10. Un quatrième fait nouveau est l'utilisation d'ordinateurs pour l'établissement des documents de transport et le recours aux télécommunications pour leur transmission. Ce fait nouveau va de pair avec le mouvement de facilitation du commerce, puisqu'on ne peut tirer pleinement partie des ordinateurs et des télécommunications sans la normalisation des données requises à différentes fins et sans la normalisation de la présentation de ces données. Une telle normalisation est d'autant plus nécessaire dans le cas où les informations sont transmises par télécommunications qu'en vue de réduire les coûts de transmission, il y a lieu de coder autant de données que possible. Il serait peu pratique, par exemple, de transmettre textuellement, par télécommunications, les conditions normalisées de transport qui figurent maintenant au verso de la plupart des documents de transport. Il est plus économique de s'y référer par un mot seulement, ou mieux encore, par une simple lettre ou chiffre inséré dans l'emplacement approprié.

4/ La Formule cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux figure, avec des explications, dans le document ECE/TRADE/137 (publication des Nations Unies, numéro de vente F.81.II.E.19).

I. REGIME JURIDIQUE

A. Conventions multilatérales existantes

11. La liste ci-après énumère les principales conventions de transport en vigueur, en attente de ratification ou à l'état de projet, régissant les conditions en matière documentaire. Les protocoles aux conventions existantes qui n'affectent pas les conditions en matière documentaire ne figurent pas sur cette liste.

<u>Mode de transport</u>	<u>Nom de la Convention</u>	<u>Date d'adoption/ Date d'entrée en vigueur</u>	<u>Organisation à l'origine</u>	<u>Portée géographique</u>
Mer	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Règles de La Haye)	25 août 1924/ 2 juin 1931	Comité maritime international	Mondiale
Mer	Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)	31 mars 1978/ pas encore entrée en vigueur	Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)	Mondiale
Air	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie)	12 octobre 1929/ 13 février 1933	Comité international technique d'experts juridiques aériens <u>absorbé par l'OACI</u>	Mondiale
Air	Protocole de La Haye	28 septembre 1955/ 1er août 1963	OACI	Mondiale
Air	Protocole de Montréal No 4	25 septembre 1975/ pas encore entré en vigueur	OACI	Mondiale
Chemin de fer	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM)	7 février 1970/ 1er janvier 1975	Bureau central pour le transport international par chemin de fer (Berne)	Europe/ Afrique du Nord/Asie occidentale

/...

Chemin de fer	Convention relative au transport international par chemin de fer (COTIF) Appendice B (CIM)	9 mai 1980/ pas encore entrée en vigueur	Bureau central pour le transport international par chemin de fer (Berne)	Europe/ Afrique du Nord/Asie occidentale
Chemin de fer	Convention sur les transports internationaux par chemin de fer (SMGS)	1er novembre 1951/ texte révisé en vigueur depuis le 1er juillet 1966	Organisation pour la collaboration des chemins de fer	Europe orientale Asie occidentale
Route	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)	19 mai 1956/ 2 juillet 1961	Commission économique pour l'Europe	Europe
Multimodal	Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises	24 mai 1980/ pas encore entrée en vigueur	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)	Mondiale
Navigation intérieure	Projet de convention relatif au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN)	Projet de 1973	Institut international pour l'unification du droit privé, Commission économique pour l'Europe	Europe
Opérateurs de terminaux	Avant-projet de convention sur la responsabilité des opérateurs de terminaux internationaux (OTI)	Projet d'octobre 1981	Institut international pour l'unification du droit privé	Mondiale

12. Mer. Les règles de Hambourg ont pour but de remplacer les Règles de La Haye. Bien que les règles de Hambourg prévoient des dispositions plus précises à l'égard du connaissement et permettent mieux l'utilisation de documents de transport non négociables, elles ne modifient cependant pas fondamentalement le droit régissant les aspects documentaires du transport de marchandises par mer.

13. Air. Le Protocole de La Haye de 1955 a modifié, entre autres, l'article 8 de la Convention de Varsovie en réduisant le nombre d'informations à fournir sur une

/...

lettre de transport aérien. Comme plusieurs pays n'ont pas ratifié le Protocole de La Haye, toute lettre de transport aérien uniforme doit être fondée sur les conditions initialement prévues dans la Convention de Varsovie ainsi que sur les conditions de moindre portée du Protocole.

14. L'article 8 de la Convention, tel qu'amendé par le Protocole de La Haye, a été à son tour modifié sur des points de détail, par le Protocole de Montréal No 4 de 1975. Surtout, l'article 5 de la Convention a été amendé par ledit Protocole en vue de permettre l'utilisation de techniques informatiques de communication en remplacement d'une note de transport aérien sur papier.

15. Chemin de fer. La COTIF de 1980 remplacera la CIM de 1970 en ce qui concerne le transport de marchandises par chemin de fer ainsi que la CIV de 1970 pour ce qui est du transport de passagers et de bagages par chemin de fer. La CIM de 1970 actuellement en vigueur est la huitième version de la CIM initiale, entrée en vigueur en 1893. L'expérience suggère que la version de 1980 pourrait entrer en vigueur vers 1985. Contrairement aux versions précédentes de la CIM, faisant l'objet de deux conventions séparées, les dispositions de la CIM prévues dans la COTIF de 1980 figurent dans une annexe à la convention principale.

16. Le texte initial de la SMGS de 1951 était analogue, quant à sa structure et à son contenu, à celui de la CIM. Des divergences entre ces deux textes ont cependant apparues depuis les révisions dont chacun d'eux a fait l'objet.

17. Plusieurs pays d'Europe orientale sont parties à la fois à la CIM et à la SMGS. Cela a considérablement facilité le transport sans rupture de charge entre les Etats qui ne sont parties qu'à l'un ou à l'autre de ces instruments. Cela n'a cependant pas empêché des divergences entre les textes des deux conventions.

18. Multimodal. Les dispositions en matière documentaire de la Convention sur le transport multimodal suivent celles des Règles de Hambourg. A sa dixième session, en juin 1982, la Commission des transports maritimes de la CNUCED, qui est à l'origine de la Convention sur le transport multimodal, a prié le Secrétaire général de la CNUCED de porter les Règles de Hambourg à l'attention des Etats membres qui n'y étaient pas encore devenus parties et de suggérer qu'il était souhaitable de faire entrer rapidement cet instrument en vigueur 5/.

19. La Chambre de commerce internationale (CCI) a publié des règles relatives à un document de transport combiné 6/. Bien que ces règles n'aient pas force obligatoire, plusieurs organisations ayant établi des documents types de transport combiné (multimodal) se sont assurées de l'appui de la CCI en lui demandant de reconnaître que ces documents étaient conformes aux règles de la CCI, ce qui a introduit un degré d'uniformité dans la nature de ces documents.

5/ Le projet de résolution tel qu'adopté par la Commission a été publié sous la cote TD/B/C.4/L.162.

6/ Publication CIC No 298.

20. L'acceptabilité des documents de transport combiné dépend d'autre part de leur acceptabilité en tant que document de transport aux fins d'obtenir une lettre de crédit conformément aux Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (Règles uniformes) 7/.

21. Navigation intérieure. L'UNIDROIT envisage de réviser entièrement le projet CMN. Le Conseil d'administration a été informé à sa soixante et unième session, en avril 1982, que quelques progrès avaient été effectués pour ce qui était de surmonter les divergences d'opinion entre les Etats riverains du Rhin à l'égard de l'exonération du transporteur pour faute de navigation, sans qu'il fût certain qu'on pût parvenir à un accord définitif 8/.

22. Opérateurs de terminaux. Un avant-projet de convention a été approuvé par le Groupe d'études de l'UNIDROIT sur le contrat d'entreposage à sa troisième session, en octobre 1981. Il a été communiqué, lors de la soixante et unième session du Conseil d'administration de l'UNIDROIT, en avril 1982, que cet avant-projet faisait l'objet d'une certaine opposition de la part de quelques exploitants de terminaux, qui y voyaient une atteinte à leur liberté contractuelle 9/.

23. Le Conseil d'administration a prié le Secrétariat de donner une large publicité à l'avant-projet de manière à susciter des commentaires et des critiques, ce qui permettrait de dissiper les malentendus éventuels et de tenir compte des préoccupations légitimes qui pourraient être formulées 10/.

7/ La version actuelle des Règles uniformes figure dans la publication No 290 de la CCI. Pour l'examen des progrès enregistrés dans la révision de ces Règles uniformes, voir A/CN.9/229, et pour celui de ses effets sur les documents de transport, voir par. 71, 72 et 80 ci-après.

8/ Rapport du Conseil d'administration sur sa soixante et unième session (15 et 16 avril 1982), UNIDROIT 1982, C.D., soixante et unième session, point 5 f) de l'ordre du jour.

9/ Ibid., point 5 h) de l'ordre du jour.

10/ Le Conseil a été informé par le Secrétaire de la CNUDCI de l'intérêt que la Commission portait à cette question, et qui pourrait peut-être se traduire, à l'avenir, par des mesures concrètes, compte tenu de l'étroit rapport existant entre ce sujet et les conventions internationales relatives au transport de marchandises, et en particulier avec les Règles de Hambourg, ainsi que de l'importance du sujet pour beaucoup de pays en développement.

/...

B. Régime documentaire résultant des conventions

1. Nécessité d'établir un document

a) Document sur papier

24. Toutes les conventions considérées exigent l'établissement d'un document de transport ou prévoient qu'un document de transport peut être exigé par le chargeur, ou transporteur.

25. Les conventions régissant les deux modes de transport terrestre - par chemin de fer et par route - exigent l'établissement d'une lettre de voiture dont elles précisent la teneur de manière assez détaillée 11/. La Convention sur le transport multimodal exige du transporteur multimodal l'établissement d'un document de transport multimodal qui peut être négociable ou non 12/. De même, le projet CMN exigerait qu'un connaissement ou une lettre de voiture soit établi pour tout transport en navigation intérieure 13/. Le connaissement peut être établi sous forme nominative, à ordre ou au porteur.

26. La Convention de Varsovie donne tant au transporteur aérien qu'à l'expéditeur le droit d'exiger l'établissement d'une lettre de transport aérien, et incite le transporteur aérien à l'exiger effectivement puisqu'elle écarte le bénéfice des dispositions excluant ou limitant la responsabilité de ce dernier à défaut d'établissement d'une lettre de transport aérien contenant certaines informations 14/. Cette règle est reprise dans le Protocole de La Haye de 1955.

11/ CIM 1970, art. 8; CIM 1980, art. 11 SMGS, art. 6; CMR, art. 4. La CMR stipule en outre que : "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 présente Convention".

12/ Art. 5 1).

13/ Le projet CMN contient la même disposition que celle de la CMR citée à la note 11/ en ce qui concerne l'absence, l'irrégularité ou la perte du document de transport.

14/ Art. 5 1) et 9. La Convention de Varsovie contient à l'article 5 2) la même disposition que celle de la CMR qui est citée à la note 11/ en ce qui concerne l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de transport aérien.

15/ Art. 5 1) et 9 de la Convention, tels que modifiés par le Protocole de Montréal No 4.

16/ Règles de La Haye, art. 3 3); Règles de Hambourg, art. 14 1).

/...

27. Selon le Protocole de Montréal No 4, l'établissement d'un document de transport - la lettre de transport aérien - serait exigée par la Convention. Toutefois, le fait de ne pas établir de lettre de transport aérien n'affecte pas la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention 15/.

28. Tant les Règles de La Haye que celles de Hambourg autorisent le chargeur à exiger du transporteur qu'il établisse un connaissement une fois que les marchandises sont prises en charge par ce dernier 16/. En outre, une fois les marchandises à bord, le chargeur a le droit d'avoir un connaissement "embarqué" qui peut prendre la forme d'une annotation sur le connaissement déjà établi indiquant le nom ou les noms du navire ou des navires sur lequel ou lesquels les marchandises ont été chargées ainsi que la date ou les dates de chargement 17/.

29. Ni les Règles de La Haye ni celles de Hambourg n'exigent l'établissement d'un connaissement si le chargeur ne le demande pas. Toutefois, le régime de responsabilité des Règles de La Haye - y compris les exonérations de responsabilité et les limites de responsabilité - ne s'applique que s'il y a eu un contrat de transport "constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport" 18/. Les Règles de Hambourg sur la responsabilité, d'autre part, s'appliquent à "tout contrat par lequel le transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre" 19/. C'est pourquoi, alors que le droit du chargeur d'exiger un connaissement reste le même dans le cadre des Règles de Hambourg que dans celui des Règles de La Haye, les Règles de Hambourg sont plus larges quant à l'utilisation de lettres de transport maritime et d'autres formes de documents de transport non négociables ou de techniques de documentation sans papier.

30. L'avant-projet OTI est le moins strict de tous les textes considérés, en ce sens qu'il portait qu'un document ne doit être établi que s'il est demandé par le client, et qu'il n'exige pas qu'un tel document doit être établi dans tous les cas 20/.

17/ Règles de La Haye, art. 3 7); Règles de Hambourg, art. 15 2).

18/ Art. premier b). Voir également art. 2. Pour la possibilité d'incorporer le régime de responsabilité des Règles de La Haye dans le contrat de transport au moyen d'une clause insérée sur la lettre de transport maritime, voir par. 70 ci-dessous.

19/ Art. premier 6). Voir également art. 2.

20/ UNIDROIT 1982, Etude XLIV, document 14, art. 4.

b) Etablissement d'un document sur papier par des moyens de traitement automatique des données

31. La Convention sur le transport multimodal permet au transporteur multimodal, si l'expéditeur y consent, de conserver les données nécessaires requises par la Convention en utilisant des moyens mécaniques ou autres, par exemple un ordinateur. En pareil cas, l'expéditeur doit recevoir un document lisible, sous forme non négociable, qui sera réputé être le document de transport multimodal 21/.

32. L'avant-projet OTI prévoit qu'aucune de ses dispositions n'empêche l'établissement de documents par un moyen mécanique ou électronique, si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document est établi 22/.

c) Etablissement d'un document de transport au lieu de destination

33. Il a longtemps été techniquement possible d'établir au lieu de destination les documents de transport nécessaires, en communiquant par télégraphe, les informations pertinentes au transporteur ou à son agent en ce lieu 23/. Grâce à la normalisation des données concernant les documents de transport et à la mise au point de réseaux de télécommunications d'ordinateur à ordinateur, la production de documents au lieu de destination est désormais possible.

34. Ni la CIM et la SMGS pour les transports par chemin de fer, ni la CMR, pour les transports par route, ni la Convention de Varsovie pour les transports aériens, n'autorisent l'établissement d'un document de transport au lieu de destination, tous ces instruments prévoyant que les marchandises transportés doivent être accompagnés d'une copie de la lettre de transport correspondante 24/.

21/ Art. 5 4).

22/ Art. 4 4).

23/ Déjà dans l'édition de 1958 du Uniform Commercial Code of the United States of America, sect. 7-305, le transporteur est autorisé à demander à l'expéditeur d'établir le document de transport au lieu de destination.

24/ CIM 1970, art. 16 1); CIM 1980, art. 28; SMGS, art. 6 1); CMR, art. 5 2); Convention de Varsovie, art. 6 2). Le Protocole de Montréal No 4 exige que le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire", mais la Convention n'exigerait plus que cet exemplaire accompagne les marchandises ou soit remis au destinataire. En vertu de la résolution 600k de l'Association du transport aérien international, lorsque des télécriteurs ou d'autres moyens électroniques sont utilisés pour transmettre une lettre de transport aérien relative à un transport international, il faut d'abord que cette lettre soit établie sur papier. Lorsque l'expédition est transférée à un transporteur subséquent, celui-ci doit recevoir le deuxième exemplaire (à l'intention du destinataire) et des copies de la lettre transmissible de transport aérien.

35. Les Règles de La Haye et les Règles de Hambourg n'exigent pas l'établissement d'un document de transport, ces règles ne semblent imposer au transporteur aucune obligation en ce qui concerne le lieu d'établissement de ce document. Si le transporteur et le chargeur en conviennent, le transporteur peut établir la lettre de transport maritime ou le connaissement au lieu de destination. Le même résultat serait possible en vertu de la Convention sur le transport multimodal et du projet CMN.

d) Moyens permettant de remplacer un document sur papier

36. En vertu du Protocole de Montréal No 4, l'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peuvent se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien 25/. En pareil cas, un récépissé sur papier des marchandises doit être remis au chargeur.

37. Selon le projet CMN, tous les moyens électriques ou automatiques d'enregistrement de la transaction peuvent être utilisés 26/. A la différence du Protocole de Montréal No 4, un récépissé sur papier n'est pas exigé.

38. Puisque ni les Règles de La Haye ni les Règles de Hambourg n'exigent l'établissement d'un document de transport à moins que le chargeur ne demande un connaissement, aucune de ces conventions n'exclut le recours à des techniques de documentation sans papier.

2. Le document en tant que titre sur les marchandises

39. L'une des fonctions traditionnelles des connaissements maritimes est de servir de titre par lequel le détenteur du connaissement a la possession symbolique des marchandises. Cette fonction dérive de la règle selon laquelle le transporteur ne peut délivrer les marchandises que contre remise du connaissement. Cette règle n'est qu'implicite dans les Règles de La Haye. En revanche, elle est énoncée expressément dans les Règles de Hambourg, le projet CMN et la Convention sur le transport multimodal 27/.

40. L'avant-projet de convention sur la responsabilité des opérateurs de terminaux internationaux (OTI) aboutirait au même résultat en disposant que :

"Le document émis par l'OTI peut, si les parties en conviennent ainsi, et si la législation applicable le permet, comporter un engagement de la part de l'OTI de délivrer les marchandises contre remise du document." 28/ (Traduction non officielle)

25/ Art. 5 2) de la Convention, telle que modifié par le Protocole.

26/ Art. 3 5).

27/ Règles de Hambourg, art. premier 7); projet CMN, art. 4 1); Convention sur le transport multimodal, art. 6 2).

28/ Art. 4 4).

/...

41. Les conventions qui mentionnent expressément une lettre de transport comme seul document de transport prévoient également un mécanisme permettant au chargeur d'ordonner au transporteur de ne pas remettre les marchandises au destinataire. Aux termes de la Convention de Varsovie, la lettre de transport doit être établie en trois exemplaires originaux. Le troisième exemplaire est remis au chargeur 29/. Tant que les marchandises ne sont pas arrivées au lieu de destination, le chargeur peut exercer le droit d'en disposer en remettant au transporteur le troisième exemplaire original de la lettre de transport 30/. La règle est essentiellement la même pour les marchandises transportées par route conformément à la Convention CMR, si ce n'est que l'exemplaire délivré au chargeur et qui doit être remis au transporteur en cas d'arrêt du transport est le premier exemplaire original 31/. Pour ce qui est du transport par chemin de fer, que ce soit dans le cadre de la Convention CIM ou du SMGS, tout détournement des marchandises par le chargeur doit être consigné sur le duplicata de la lettre de transport 32/. L'expéditeur perd donc le droit de disposer des marchandises une fois qu'il a remis son "original" ou le duplicata de la lettre de transport au destinataire ou à une banque dans le cadre d'un crédit documentaire.

42. La Convention sur le transport multimodal stipule que si un document de transport multimodal est émis sous forme non négociable, l'entrepreneur de transport multimodal est dégagé de son obligation de livrer les marchandises s'il les livre au destinataire "ou à toute autre personne conformément aux instructions qu'il aura reçues, normalement, par écrit" 33/. Dans la mesure où le droit de l'expéditeur d'ordonner à l'entrepreneur de transport multimodal de livrer les marchandises à une personne autre que le destinataire n'est pas fondé sur la possession d'un exemplaire du document non négociable, la Convention semble n'offrir aucun moyen d'empêcher l'expéditeur d'exercer un droit de disposition sur les marchandises jusqu'à ce que celles-ci aient été livrées. La même conclusion semblerait s'appliquer à une expédition effectuée sous couvert d'une lettre de transport maritime puisque ni les Règles de La Haye ni les Règles de Hambourg ne régissent les aspects documentaires d'une telle expédition.

43. Le projet de convention CMN prévoit que le transporteur peut délivrer les marchandises uniquement à la personne désignée dans le connaissement si celui-ci est établi sous forme nominative 34/. Le projet ne comporte aucune règle en ce qui

29/ Art. 6.

30/ Art. 12 et 13.

31/ Art. 12 5).

32/ CIM, 1970, art. 21 2); CIM 1980, art. 30 2); SMGS, art. 19 5).

33/ Art. 7 2).

34/ Art. 4 1). Le projet prévoit également des règles spécifiques pour les connaissements à ordre ou au porteur.

concerne le droit du chargeur d'exercer un contrôle sur les marchandises si le transport est effectué sous couvert d'une lettre de transport.

3. Données exigées

44. Pour que le document de transport remplisse ses diverses fonctions, il doit comporter un certain nombre de données. Bon nombre de ces données sont les mêmes quel que soit le moyen de transport. En fait, bon nombre d'entre elles sont les mêmes que celles qui doivent être portées sur d'autres documents ayant trait à la vente et à l'expédition des marchandises. Toutefois, chacune des conventions prescrit un certain nombre d'indications qui doivent être portées sur le document de transport particulier.

45. Le nombre minimum d'indications exigées par une convention donnée s'élève à trois (Règles de La Haye et Protocole de La Haye et Protocole de Montréal No 4 à la Convention de Varsovie) 35/. C'est la version originale de la Convention de Varsovie qui exige le nombre maximum d'indications (17) suivie par les Règles de Hambourg et la Convention sur le transport multimodal (15) 36/.

46. Il n'est possible de dégager aucune tendance à l'augmentation ou à la diminution du nombre d'indications exigées. Le Protocole de La Haye de 1955 a ramené ce nombre de 17 (version originale de la Convention de Varsovie) à trois. Cette décision a été confirmée par le Protocole de Montréal No 4 de 1975, bien que l'une des indications exigées diffère de celles stipulées dans le Protocole de La Haye. En revanche, les Règles de Hambourg de 1978 ont porté le nombre d'indications exigées de trois (Règles de La Haye) à 15. Il en est de même dans la Convention sur le transport multimodal de 1980.

4. Signature obligatoire

47. La plupart des conventions, mais non pas toutes, exigent que le document de transport soit signé par le chargeur ou le transporteur ou les deux. Toutes les conventions qui exigent une signature permettent que celle-ci soit apposée par un moyen mécanique quelconque.

35/ Règles de La Haye, art. 3 3); Protocole de La Haye et Protocole de Montréal No 4, art. 8 de la Convention de Varsovie tel que modifiée. Les indications exigées par les deux protocoles ne sont pas exactement identiques.

36/ Convention de Varsovie, art. 8; Règles de Hambourg, art. 15; Convention sur le transport multimodal, art. 8.

Convention	Signature obligatoire		Signature autorisée			Applicabilité de la loi du lieu d'émission	Article de la Convention
	Chargeur	Transporteur	Tampon	Signature imprimée	Autres moyens		
Règles de La Haye	Non	Non					
Règles de Hambourg	Non	Oui	Oui	Oui	Oui <u>a/</u>	Oui <u>a/</u>	14
Convention de Varsovie	Oui	Oui	Oui	Oui chargeur	Non	Non	6
Protocole de La Haye	Oui	Oui	Oui	Oui chargeur	Non	Non	6
Protocole de Montréal No 4	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	6
CIM-1970	Oui <u>b/</u>	Oui <u>c/</u>	Oui	Oui chargeur	Non	Oui <u>b/</u>	6, 8
CIM-1980	Oui <u>b/</u>	Oui <u>c/</u>	Oui	Oui chargeur	Non	Oui <u>b/</u>	13, 11
SMGS	Oui	Oui <u>c/</u>	Oui	Oui chargeur	Non	Non	6, 7
CMR	Oui	Oui	Oui <u>d/</u>	Oui <u>d/</u>	Non	Oui <u>d/</u>	5
Convention sur le transport multimodal	Non	Oui	Oui	Oui	Oui <u>a/</u>	Oui <u>a/</u>	5
Projet de convention CMN	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui <u>e/</u>	Oui <u>e/</u>	6
Projet OTI	Non	Non					

a/ "La signature apposée sur le [connaissance] [document de transport multimodal] peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le [connaissance] [document de transport multimodal] est émis."

(Suites des notes page suivante)

/...

(Suite des notes du tableau)

b/ "Si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur ajoute à son nom et son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée par tampon." (Traduction non officielle)

c/ Ni la Convention CIM ni le SMGS n'exige la "signature" du transporteur. Toutefois, l'un et l'autre de ces instruments exigent que le transporteur appose son tampon sur la lettre de transport.

d/ "... ces signatures (peuvent) être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet."

e/ La règle est analogue à celle visée dans la note d/ si ce n'est que en outre toute autre marque d'authenticité peut également être utilisée si la législation du pays d'émission l'autorise.

/...

48. Le Groupe de travail CEE/NUCED sur la facilitation des procédures du commerce international a recommandé

"aux gouvernements et organisations internationales ayant contribué à la conclusion d'accords intergouvernementaux pertinents d'étudier les textes nationaux et internationaux imposant des règles en matière de signature des documents nécessaires dans le cadre du commerce international et d'envisager de modifier ces dispositions, si nécessaire, de façon que les renseignements que comportent les documents puissent être préparés et transmis par des moyens électroniques ou autres moyens automatiques de transfert des données, et qu'il puisse être satisfait à l'exigence d'une signature par authentification garantie par le moyen utilisé dans la transmission." 37/ (Traduction non officielle)

37/ Recommandation No 4, TRADE/W.P.4/INF.63, TD/B/FAL/INF.63.

C. Organisations chargées d'établir des modèles de documents de transport

49. En vertu de certaines conventions de transport, il paraît important que tous les transporteurs utilisent un document de transport d'un modèle uniforme. A cet effet, une organisation donnée peut être chargée d'établir le document requis. Lorsque cette uniformité n'est pas considérée comme essentielle, les transporteurs peuvent être libres de décider de la présentation de leurs propres documents, à condition que ces derniers contiennent les informations exigées par la Convention.

50. La lettre de transport par chemin de fer, qui doit être utilisée conformément à la SMGS, fait l'objet d'une annexe à cet instrument. Le modèle de cette lettre de transport a été récemment remanié et il est aujourd'hui conforme à la Formule cadre des Nations Unies.

51. Avant l'entrée en vigueur, en 1975, de la CIM, la lettre de transport par chemin de fer prévue par cette convention figurait dans une annexe à cet instrument. Conformément à la version de 1970 de la CIM, les chemins de fer peuvent imposer un modèle de lettre de transport 38/. Le modèle proposé doit être soumis au Bureau central pour le transport international par chemin de fer (Berne) qui le communique aux Etats contractants. Si aucun Etat ne formule d'objection dans un délai d'un mois, la proposition est applicable. En cas de contestation, le Bureau central s'efforce de régler les difficultés. En vertu de la CIM de 1980, annexée à la COTIF, qui devrait entrer en vigueur vers 1985, les chemins de fer auront une latitude entière pour mettre au point un modèle de lettre de transport sans l'approbation du gouvernement 39/. Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT) a entrepris de modifier la lettre de transport par chemin de fer à utiliser dans le cadre de la CIM qui suivait, depuis 1969, la Formule cadre des Nations Unies.

52. Aucune des autres conventions ne désigne l'organisation chargée d'établir un modèle de document de transport ni n'exige que le document utilisé soit d'un modèle uniforme. Néanmoins, l'intérêt qu'il y a à utiliser des documents d'un modèle uniforme a amené diverses organisations à établir des documents de transport types.

53. L'Association du transport aérien international (IATA) a conçu une lettre de transport aérien dont l'emploi est obligatoire pour les membres de la IATA et qui est couramment utilisée par des organisations qui n'en sont pas membres. Un nouveau document (ou lettre de transport aérien) de caractère universel, strictement conforme à la Formule cadre des Nations Unies, a été adopté pour être utilisé à titre facultatif à partir du 1er avril 1982 et à titre obligatoire à partir du 1er janvier 1984 40/.

38/ Art. 6 1).

39/ Art. 12 2). Voir également E. Bertherin, La réforme de la lettre de voiture internationale, 88 Bulletin des transports internationaux par chemins de fer 47 (1980).

40/ Résolution 600j (III) de la IATA.

54. Une lettre de transport CMR, conforme à la Formule cadre des Nations Unies a été mise au point par le Syndicat international des transports routiers (IRU) et son emploi s'est généralisé. D'autres organisations, telles que le Comité britannique pour la simplification des procédures commerciales internationales (SITPRO) ont également mis au point des lettres de transport utilisées dans le cadre de la CMR. La lettre de transport CMR du SITPRO est également conforme à la Formule cadre des Nations Unies.

55. La normalisation des documents de transport de marchandises par mer n'est pas aussi répandue que dans les autres formes de transport. Traditionnellement, chaque transporteur a encore aujourd'hui son propre modèle de connaissance et, souvent, des formulaires différents suivant les marchandises ou les itinéraires. De même, comme les nouveaux documents de transport ont été mis au point sous forme de lettre de transport maritime, ils ont souvent été établis séparément par chaque transporteur.

56. Néanmoins, un certain degré de normalisation a été atteint. Le connaissance type proposé par la Chambre internationale de la marine marchande et qui est conforme à la Formule cadre des Nations Unies, est largement utilisé. Des associations commerciales et des conférences maritimes ont proposé des documents d'expédition types de diverses sortes, qui respectent souvent la présentation proposée par la Chambre internationale de la marine marchande.

57. Le moins normalisé de tous les documents de transport est sans aucun doute le document de transport combiné ou multimodal. Les situations relevant du cadre du transport combiné ou multimodal étant très diverses, il est probable que la normalisation de ce document demandera un certain temps, si tant est qu'elle puisse être réalisée un jour. Néanmoins, des documents de transport combiné conformes à la Formule cadre des Nations Unies ont été adoptés par des organisations comme la Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO), la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA).

II. FAITS NOUVEAUX ACTUELS

A. Documents imprimés d'un seul côté, à formule simplifiée et fournis par les chargeurs.

58. Les documents de transport sont souvent conçus sous forme d'imprimés à plusieurs feuillets, entre lesquels sont intercalés des carbones, ce qui permet au chargeur de remplir l'original et les copies en une seule frappe. Les originaux portent généralement au verso les conditions générales du transporteur.

59. La mise au point d'une série d'imprimés destinés aux transactions commerciales internationales et conformes à la Formule cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux, a rendu possible l'utilisation de procédés modernes de reprographie à un seul tirage pour l'établissement de tous les documents nécessaires à la vente et à l'expédition des marchandises. Cependant, le matériel servant à l'établissement de ces documents n'est pas toujours adapté à des formulaires à plusieurs feuillets et exige dans certains cas une alimentation continue en papier qui ne permet donc pas l'impression au verso.

60. Même en dehors de ce cas, il serait plus simple pour le chargeur d'être autorisé à employer un formulaire type pour un mode de transport donné, qu'il serait possible d'utiliser avec n'importe quel transporteur.

61. Pour permettre l'utilisation de ces formulaires fournis par le chargeur et de ces documents imprimés d'un seul côté, le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international de CEE/CNUCED a recommandé de faire figurer la clause suivante au recto du document :

"Les clauses des conditions générales de transport de l'opérateur/transporteur (y compris les clauses relatives au prétransport et au transport subséquent), les tarifs en vigueur à la date de la prise en charge des marchandises à transporter, ainsi que les dispositions de toute convention internationale ou la législation nationale obligatoirement applicables au contrat dont fait loi le présent document, sont applicables au présent contrat.

Le texte des conditions générales de transport de l'opérateur/transporteur applicables au présent contrat peut être consulté ou sera fourni sur demande dans les bureaux de l'opérateur/transporteur ou de ses principaux agents." 41/

62. La mesure dans laquelle les tribunaux des divers pays reconnaîtront la validité d'une telle clause générale d'incorporation dépend de l'attitude du système juridique considéré à l'égard des contrats d'adhésion et de l'utilisation de conditions générales, ainsi que du libellé des conditions générales du

41/ Recommandation No 12, par. 16, TRADE/WP.4/INF.61, TD/B/FAL/INF.61.

transporteur et de la possibilité ouverte aux chargeurs qui doivent être assujettis à ces conditions d'en prendre connaissance 42/.

63. Les documents de transport imprimés d'un seul côté ou simplifiés sont acceptables pour les crédits documentaires consentis conformément aux Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires 43/.

B. Documents de transport universels ou polyvalents

64. L'harmonisation des différents documents de transport conformément à la Formule cadre des Nations Unies a montré que les renseignements requis pour le transport des marchandises par différents modes de transport sont les mêmes. La mise au point de documents de transport imprimés d'un seul côté et simplifiés, comportant une clause analogue à celle qui a été proposée par le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international de CEE/CNUCED, permet d'incorporer dans le document de transport les conditions de tout transporteur, quel que soit le mode de transport utilisé.

65. Un groupe de travail du Conseil suédois des procédures du commerce (SWEPRO) a combiné ces deux caractéristiques dans un projet de document de transport imprimé d'un seul côté et polyvalent 44/. Ce document a été conçu pour remplacer :

- La lettre de transport maritime et le récépissé indiquant la date et le fret;
- Le connaissement, le connaissement pour la navigation intérieure, le connaissement direct;
- La lettre de transport combiné;
- La lettre de transport par chemin de fer;
- La lettre de transport routier;
- La lettre de transport aérien, le bordereau d'expédition aérien;
- Le certificat de transport du transitaire;
- Le récépissé du transitaire.

42/ Un observateur a fait remarquer que la jurisprudence sur la validité des documents de transport simplifiés et imprimés d'un seul côté est confuse et difficile à interpréter dans un certain nombre d'importants Etats maritimes. E. du Pontavice, *supra* note 2, p. 441.

43/ Art. 19 b) ii).

44/ SWEPRO, Multi-Purpose Transport Document (MPT), (Göteborg 1981), reproduit dans le document TRADE/WP.4/R.165.

66. Lorsque le document de transport polyvalent doit être utilisé comme connaissance, les deux lettres "BL" doivent être dactylographiées dans une case spéciale de l'imprimé. Bien que le Groupe de travail n'ait pas abordé ce problème dans son rapport, il semble que cette mention suffise à indiquer que "le transporteur s'engage à délivrer les marchandises contre remise du document" 45/.

67. Le projet de document de transport polyvalent a été utilisé avec succès à titre expérimental par plusieurs compagnies suédoises. Le rapport du Groupe de travail du SWEPRO a été publié en novembre 1981 en anglais et a été largement diffusé de manière à mieux faire connaître cette innovation à l'échelon international. Comme l'a fait observer le SWEPRO, "il n'y a aucune raison d'introduire ce nouveau document sur le plan local en Suède seulement, ce qui soulèverait des difficultés si cette nouvelle idée ne suscitait aucun intérêt sur le plan international" 46/. De plus, l'utilisation de ce document peut poser des problèmes en ce qui concerne certains modes de transport international tels que le chemin de fer et la voie aérienne, pour lesquels l'utilisation d'un modèle donné est requise de la part de tous les transporteurs 47/.

45/ Ce qui fait partie de la définition du connaissance dans les Règles de Hambourg, art. premier 7).

46/ SWEPRO News, No 3, février 1982, p. 7.

47/ Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs." CIM 1970, art. 6 8). Voir également CIM 1980, art. 13 4).

C. Remplacement du connaissement par une lettre de transport maritime

68. Les seuls documents de transport que le chargeur doit envoyer séparément des marchandises sont le connaissement et le document de transport multimodal négociable. Le traitement spécial nécessaire à ces documents est une source de frais accrus pour toutes les parties. Qui plus est, les documents arrivent souvent après les marchandises, ce qui entraîne une congestion des installations portuaires ainsi que, partant, des frais supplémentaires.

69. On a constaté que dans certains secteurs, la majorité des expéditions étaient effectuées entre partenaires commerciaux de longue date ou entre différents établissements d'un même groupe multinational. Dans ces cas, un connaissement ne présente sur le plan commercial aucune utilité autre que celle que pourrait avoir un document de transport non négociable tel qu'une lettre de transport maritime.

70. A l'heure actuelle, la principale difficulté juridique que présente l'utilisation de lettres de transport maritime pour les expéditions entre des parties liées entre elles découle du régime de responsabilité des Règles de La Haye qui ne s'appliquent que si le transport est constaté par un connaissement ou un document similaire. Par conséquent, les lettres de transport maritime incorporent fréquemment les Règles de La Haye dans le contrat de transport. Il n'est toutefois pas certain que l'incorporation desdites règles ait des effets pratiques 48/. Les Règles de Hambourg obvient à ce problème juridique, en s'appliquant à "tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre" 49/.

71. Bien que les lettres de transport maritime soient surtout utilisées lorsque les marchandises ne sont pas destinées à être vendues à bord et qu'il n'y a pas lieu de délivrer de crédit documentaire, les avantages financiers découlant de la simplification des procédures documentaires lorsqu'il n'a pas été établi de connaissement ont incité le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international CEE/CNUCED à recommander ce qui suit :

"Les transporteurs devraient toujours offrir un document de transport non négociable, en tenant compte du fait que les documents de ce type peuvent être utilisés sous crédits documentaires si le demandeur le stipule." 50/

72. Le projet actuel de révision des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires admet l'utilisation de lettres de transport maritime non négociables en vue de l'obtention de crédits documentaires. Alors que la version de 1974 de ces règles uniformes faisait longuement référence aux connaissements maritimes, le projet actuel emploie l'expression de "documents de transport" 51/.

48/ Supra, note 42.

49/ Art. 1 6).

50/ Recommandation No 18, Mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international 7.2, ECE/TRADE/141.

51/ Voir infra., par. 80.

Il incombe au demandeur de crédit de préciser le type de document de transport qu'il souhaite. Il incombe d'autre part à la banque qui octroie un crédit de décider si les documents de transport spécifiés dans la demande de crédit lui paraissent suffisants aux fins du crédit.

73. L'on s'est inquiété de l'utilisation de lettres de transport maritime en vue de l'obtention de crédits documentaires du fait que ces documents ne donnent aucunement à la banque ou au consignataire l'assurance que les marchandises ne seront pas détournées par l'expéditeur lorsque le montant du crédit lui aura été versé. Un problème du même ordre pourrait se poser lorsque les documents de transport ne sont pas sur papier.

74. Plusieurs études ont été faites au sujet des solutions qui pourraient être apportées à ce problème pour donner au consignataire et à la banque les mêmes garanties juridiques que s'ils étaient en possession d'un connaissement, tout en offrant une plus grande souplesse administrative. Le projet dont l'état est le plus avancé est celui qu'a présenté le Conseil suédois de recherche en matière de transport. Il a été utilisé à titre expérimental sous le nom de Système ACL de réception codée des marchandises 52/. Ce système combine les caractéristiques de la lettre de transport maritime et du traitement automatique des données. Il fait appel à un système électronique individuel qui assure la liaison entre les ports d'expédition et de destination. Le transporteur présente au chargeur une épreuve de la transmission des données relatives à l'expédition certifiée comme copie originale. Cette épreuve contient notamment les éléments suivants :

- a) La banque de l'acheteur, qui a ouvert la lettre de crédit, désignée comme consignataire;
- b) La déclaration du chargeur selon laquelle il cède de façon irrévocable au consignataire le droit de disposer des marchandises transportées;
- c) La déclaration du transporteur selon laquelle il détient l'expédition décrite sur le récépissé à titre de garantie et de nantissement pour le compte de la banque désignée comme consignataire.

75. Aucun autre projet ne semble être parvenu au stade de l'utilisation pratique. Cependant, l'utilisation d'un document de transport qui n'est pas sur papier a été proposée dans le cadre des systèmes publics de communication des données : il s'agit d'un système public à code authentifiant l'origine et le contenu d'un message transmis par ordinateur 53/. Le système ainsi proposé utiliserait des éléments d'information analogues à ceux qui sont prévus dans le Système de réception codée des marchandises (ACL).

52/ K. Grönfors, Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement (Göteborg, 1979); K. Grönfors, The Legal Aspects and Practical Implications of non-Documentary (Paperless) Cargo Movement, BIMCO Bulletin 1981, p. 6180.

53/ R. Henriksen, The Legal Aspects of Paper-less International Trade and Transport (Copenhagen 1982).

76. Il a été également suggéré de faire appel à un système d'inscription. Selon une de ces propositions, le transporteur mettrait en mémoire dans ses ordinateurs toute vente ou sûreté afférente aux marchandises 54/. D'après une autre proposition concernant les marchandises en vrac et, tout particulièrement, le transport par navires-citernes, l'inscription serait conservée dans un bureau central d'inscription convenablement situé ou dans une banque 55/.

D. Valeur juridique des données électroniques

77. Comme la documentation sur papier, y compris les documents de transport, font de plus en plus place aux données mises en mémoire dans des ordinateurs, on s'est demandé quelle était la valeur juridique de ces dernières. Bien que l'utilisation des ordinateurs se soit généralisé dans tous les domaines d'activité commerciale, on hésite encore dans certains pays à leur reconnaître un caractère de preuve devant les tribunaux judiciaires ou arbitraux. On estime que l'état actuel des techniques relatives à de telles données n'apporte pas de garantie suffisante contre les risques de fraude. Il existe en outre des obstacles juridiques traditionnels à l'égard du caractère probant de ces données, tout particulièrement dans les pays de "common law".

78. Le rapport sur les transferts électroniques de fonds soumis à la Commission à la présente session énumère un certain nombre de mesures qui ont été prises au niveau international pour faciliter l'utilisation du traitement automatique des données 56/. Plusieurs des actions entreprises en matière de documents de transport ont déjà été signalées plus haut. Le rapport indique également les mesures internationales qui ont été prises en ce qui concerne la valeur probante des données électroniques.

79. Le rapport conclut de la manière suivante :

"En vue d'assurer la sécurité juridique des transferts internationaux électroniques de fonds, il y aurait lieu d'harmoniser les règles quant aux conditions auxquelles les données électroniques doivent répondre pour pouvoir être admises comme éléments de preuve et à la valeur probante de ces données.

54/ K. H. Reinskou, Bills of Lading and ADP : Description of a Computerized System for Carriage of Goods by Sea, 2 Journal of Media Law and Practice, No 2 (1981), article reproduit dans TRADE/WP.4/R.159.

55/ P. Gram, Président, Comité documentaire INTERTANKO, Delivery of Cargo without Presentation of Bills of Lading, rapport du 16 novembre 1980. A comparer avec la suggestion qui a été faite à la huitième session de la Commission, à savoir que "s'il apparaissait souhaitable qu'une éventuelle sûreté destinée au financement du commerce international soit assortie d'une publicité, il faudrait envisager la possibilité d'établir à l'échelon mondial un système d'inscription faisant appel aux procédés électroniques". Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa huitième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément No 17 (A/10017), par. 60.

56/ A/CN.9/221, par. 70 à 81.

Le problème dépasse cependant les transferts électroniques de fonds et touche à tous les aspects du commerce international pouvant faire appel aux ordinateurs. Etant donné que les règles de preuve relèvent du droit de la procédure et qu'elles sont liées à la structure juridique d'un Etat, il serait actuellement difficile de réaliser une telle uniformité juridique. Si l'on établissait toutefois des directives sur les conditions selon lesquelles les données électroniques peuvent être admises comme éléments de preuve, de telles directives pourraient influencer le développement du droit en la matière." 57/

57/ Ibid., par. 88.