



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Groupe de travail d'experts juridiques
Arbeitsgruppe der Rechtsexperten
Working Group of Legal Experts

LAW-21023-GTEJ 4/13

12.03.2021

Original : FR EN

4^E SESSION

Document initial sur le connaissance (extrait)

I. INTRODUCTION

1. Le programme de travail 2019-2021 du Groupe de travail d'experts juridiques inclut le point suivant :

« **12. Le connaissance**

Objectif et étendue des travaux. [à définir]

Activités : [à définir]

Priorité : 1 (à inscrire à l'ordre du jour de la 4^e session). »

2. La question du connaissance a été inscrite au programme de travail sachant que la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ont récemment lancé des discussions sur la nécessité d'un connaissance (document de transport formant également titre) dans les transports ferroviaires et sa réglementation. Les deux organisations ont invité le Secrétariat de l'OTIF à participer à leurs réunions respectives sur la question. Pour l'heure, l'OTIF n'a reçu aucune proposition des membres de l'OTIF ou du secteur ferroviaire visant à envisager des règles pour les connaissances.
3. Le point 12 du programme de travail sur le connaissance porte en partie sur les interfaces avec d'autres instruments institutionnels et en partie sur l'évaluation de l'application de dispositions particulières des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM)¹. En particulier, l'article 6, § 5, des RU CIM dispose que « **[I]a lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance** ». Qui plus est, d'autres dispositions concernant entre autres la livraison des marchandises et le droit d'en disposer confirment que la lettre de voiture n'est pas un document formant titre.
4. Le point 12 sur le connaissance est lié à plusieurs autres points du programme de travail : le point 3 sur le projet de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire, le point 4 sur les interfaces entre les réglementations douanières et des transports et le point 5 sur la numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises.
5. Le document LAW-19052-GTEJ 2 intitulé « Notes explicatives sur le projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques (texte approuvé) » prévoit à l'article 2 « Champ d'application », § 2, qu'« *[e]n vertu du projet de décision, les organes visés à l'article 13, § 1 et 2, de la COTIF ou les organes que ceux-ci ont établis sont habilités à engager la veille et l'évaluation de l'application d'un instrument juridique particulier dans leur domaine de compétences ou de certaines de ses dispositions. Le Secrétaire général peut engager la veille et l'évaluation de tout instrument juridique.* ».
6. L'article 3 « Planification et priorité », § 1, du document LAW-19052-GTEJ 2 prévoit que « *[l]e Secrétaire général prépare un document initial pour tout projet de veille et d'évaluation d'un instrument juridique* ». Le présent document initial n'est pas un rapport complet mais présente une vue d'ensemble de la question et formule des suggestions concernant les possibles suites à donner. Il est structuré comme suit : vue d'ensemble des fonctions et de l'usage des documents de transport international (partie II), historique des RU CIM et du connaissance (partie III), évolutions internationales récentes (partie IV), conclusions et suites à donner (partie V).

¹ À des fins de simplicité, l'abréviation « RU CIM » est utilisée dans le présent document pour renvoyer à la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer originale de 1890 avec toutes les modifications subséquentes, ainsi que les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM) en tant qu'appendice à la COTIF.

II. VUE D'ENSEMBLE DES FONCTIONS ET DE L'USAGE DES DOCUMENTS DE TRANSPORT INTERNATIONAL

7. Les marchandises sont transportées à titre onéreux sur la base des contrats de transport. Les documents de transport ont été établis pour attester de la réception des marchandises. Aujourd'hui, ces documents sont utilisés à diverses fins en relation avec les contrats de transport, les contrats de vente, le financement du commerce, les procédures de contrôle administratif et d'assurance (par exemple douanes), etc.
8. Les documents de transport peuvent être décrits par les fonctions essentielles suivantes :
 - 1) preuve de la réception des marchandises et de leur état ;
 - 2) preuve des termes du contrat de transport ;
 - 3) document formant titre sur les marchandises, qui confère une possession de droit des marchandises (fonction supplémentaire).
9. Une fonction supplémentaire (document formant titre) permet la vente de marchandises en transit (« vente documentaire » sans possession matérielle des marchandises) et le financement du commerce (lettres de crédit, etc.), dans la mesure où les marchandises peuvent être affectées en garantie. De plus, les marchandises doivent être livrées uniquement au détenteur d'un tel document formant titre. Un document formant titre peut être négociable ou non négociable, selon si les droits sont transférables ou non.
10. Suivant les trois fonctions ci-dessus, les documents de transports peuvent être classés en deux grands types :
 - les lettres de transport, dont la lettre de voiture, remplissent les deux premières fonctions ;
 - les connaissements remplissent l'ensemble des trois fonctions.
11. Les contrats de transport et documents de transport sont régis par le droit national et le droit international. Aucun des modes de transport ne bénéficie d'un cadre juridique unique universel.

A. Transport terrestre

12. Les contrats de transport international par chemin de fer sont régis par :
 - les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM)²,
 - l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS)³.
13. Il faut également mentionner qu'au sein de la CEE-ONU, un projet de « dispositions juridiques de l'uniformisation du droit ferroviaire » applicable aux contrats de transport de marchandises a été préparé. Toutefois, le statut, le champ d'application et l'adoption de ce projet sont très incertains.
14. Les contrats de transport international par la route sont régis par :
 - la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)⁴,
 - l'Acte uniforme relatif au droit du transport de marchandises par route de l'OHADA⁵.

² Voir la liste des États parties ([français](#), [allemand](#) et [anglais](#)).

³ Voir la liste des parties contractantes dans le préambule de l'Accord (version consolidée du 1^{er} juillet 2020 ; en [anglais](#) uniquement).

⁴ Voir la liste des États parties ([français](#) et [anglais](#)).

⁵ Voir la liste des États membres de l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires – OHADA ([français](#) et [anglais](#)).

15. En application des instruments internationaux susmentionnés, les lettres de voiture ne sont pas utilisées comme documents formant titre. Néanmoins, en ce qui concerne la CMR, il faut noter que l'intention était que la lettre de voiture puisse, à l'instar du connaissement, être utilisée comme un document formant titre, à condition que le droit national le permette. Cela est cependant généralement considéré comme superflu au vu de la relative rapidité du transport routier⁶.

B. Transport aérien

16. Les contrats de transport international aérien sont régis par :
- la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999),
 - le système de Varsovie sur la responsabilité des transporteurs aériens, constitué de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie de 1929) et d'un certain nombre de traités de modification et additionnels.
17. En application des instruments internationaux susmentionnés⁷, la lettre de transport aérien, qui n'est pas un document formant titre, est utilisée.

C. Transport par voie de navigation intérieure

18. Les contrats de transport international par voie de navigation intérieure sont régis par la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)⁸.
19. La CMNI prévoit que sont utilisés les connaissements, qui sont des documents formant titre, ou d'autres documents, comme les lettres de voiture, qui sont également des documents formant titre.

D. Transport maritime

Base juridique

20. Le droit maritime est particulièrement complexe dans la mesure où il découle de la *lex mercatoria* ou « loi marchande », c'est-à-dire de divers usages et pratiques maritimes. De nos jours, les contrats de transport maritime et les documents de transport (principalement le connaissement) sont soumis à diverses règles obligatoires au titre des conventions internationales et des lois nationales. Pour illustrer la complexité du transport maritime, il convient de renvoyer aux travaux du groupe de travail sur les échanges de données informatisées (EDI) de la CNUDCI, en particulier :

« [L]a fonction spécifique du connaissement négociable comme titre représentatif, bien que reconnue dans le monde entier, avait dans de nombreux pays une origine juridique incertaine et semblait enracinée dans la pratique plutôt que dans une quelconque règle de droit. [...] le régime juridique des connaissements négociables résultait essentiellement de l'association de divers usages et pratiques maritimes qui s'étaient développés au fil du temps. S'il était vrai que ces usages et pratiques se retrouvaient dans le droit écrit de certains pays et dans la jurisprudence de la plupart, le domaine des documents de transport maritime se caractérisait par un manque d'uniformité des régimes juridiques applicables, ce qui avait des répercussions négatives sur la pratique. Il a été déclaré, à titre d'exemple, que la détermination de la partie ayant le droit d'arrêter les marchandises pendant le transit pouvait donner lieu à des litiges. Le transporteur pouvait en effet être confronté à des décisions contradictoires émanant de tribunaux de deux pays ayant des

⁶ M. A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 6^e édition, Informa Law from Routledge, 2014, p. 22.

⁷ Voir liste des parties aux conventions ([français](#) et [anglais](#)).

⁸ Voir liste des parties à la convention ([français](#) et [allemand](#)).

avis différents sur le point de savoir quelle partie avait le droit de disposer des marchandises et possédait le titre qui en était représentatif. Il a été noté qu'il n'existait aucune convention internationale traitant des droits et obligations des diverses parties [...] »⁹.

21. Plusieurs régimes internationaux réglementent le transport de marchandises par voie maritime :
- la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (« Règles de La Haye ») de 1924¹⁰. Les Règles de La Haye s'appliquent uniquement aux contrats de transport couverts par un connaissance ou tout autre document similaire portant titre ;
 - le Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (version consolidée connue sous le nom de « Règles de La Haye-Visby ») de 1968¹¹. Celui-ci a ensuite été modifié par le Protocole (Protocole DTS) portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 (Règles de la Haye), telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968 (Règles de Visby)¹². Les Règles de La Haye-Visby s'appliquent uniquement aux contrats de transport couverts par un connaissance ou tout autre document similaire portant titre ;
 - la Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer (les « Règles de Hambourg ») de 1978, entrée en vigueur en 1992¹³. Les Règles de Hambourg s'appliquent aux contrats de transport couverts par des connaissances (document formant titre) ou d'autres documents de transport (ne formant pas titre).
22. Les Règles de La Haye, les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg régissent principalement la responsabilité en vertu des contrats de transport et ne réglementent pas le transfert des droits sur les marchandises.
23. En 2008, la Convention des Nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (les « Règles de Rotterdam ») a été adoptée. Cette convention s'applique au transport international des marchandises lorsque le parcours inclut un segment maritime international. Les Règles de Rotterdam comportent des dispositions détaillées sur le contrat de transport ainsi que le transfert des droits sur les marchandises. Elles ne sont toutefois pas encore entrées en vigueur¹⁴.

Quelques aspects de l'utilisation des documents de transport maritime

24. Dans la mesure où le connaissance (document formant titre) est principalement utilisé en transport maritime, il est intéressant de présenter certains aspects de l'utilisation des documents de transport en transport maritime.
25. La signification exacte de termes tels que « document formant titre », « négociabilité » et « transférabilité » lorsqu'ils sont appliqués au connaissance a toujours prêté à controverse et la prudence est donc recommandée vis-à-vis de leur utilisation dans ce contexte. Il est généralement accepté que le connaissance est négociable en ce sens qu'il est transférable (mais qu'il n'est pas un instrument négociable comme l'est la lettre de change). Pour être négociable, il doit être établi « à ordre » ou équivalent. Les explications sur la conception traditionnelle de la nature particulière du connaissance apportées par le juge Mustill dans *Enichem Anic S.p.A. c. Ampelos Shipping Co Ltd (The Delfini)* font autorité. Il y déclare que lorsque le terme « document formant titre » est utilisé concernant un connaissance, il n'a pas, dans ce contexte, son sens usuel. En plus de

⁹ Rapport du groupe de travail sur les échanges de données informatisées (EDI) sur les travaux de sa trentième session (Vienne, 26 février - 8 mars 1996), [A/CN.9/421](#), point 33.

¹⁰ Voir l'état de la Convention sur le [site Internet du depositaire](#).

¹¹ Voir l'état de la Convention sur le [site Internet du depositaire](#).

¹² Voir l'état de la Convention sur le [site Internet du depositaire](#).

¹³ Voir l'état de la Convention sur le site Internet du depositaire([français](#) et [anglais](#)).

¹⁴ Voir l'état de la Convention sur le site Internet du depositaire([français](#) et [anglais](#)).

constituer un reçu pour les marchandises et une preuve du contrat de transport entre le chargeur et l'armateur, le connaissement remplit alors deux fonctions distinctes. Premièrement, il symbolise la possession de droit des marchandises, mais, à la différence de nombreux autres symboles, il permet de transférer la possession de droit par endossement et transfert : c'est une « clé de l'entrepôt » transférable. 2. Deuxièmement, il s'agit d'un document qui, bien que ne pouvant lui-même transférer la propriété des marchandises qu'il représente, simplement par endossement et livraison, peut néanmoins faire partie du mécanisme de transfert de la propriété¹⁵.

26. La capacité du connaissement à octroyer à son porteur la possession symbolique de la marchandise sur laquelle il porte résulte de trois facteurs :

1) Premièrement, le connaissement comporte l'engagement par le transporteur de livrer les marchandises au seul porteur. Par conséquent, le connaissement donne au porteur suffisamment de contrôle sur la marchandise pour que lui soient octroyés les mêmes droits qu'à une personne ayant la garde effective de la marchandise. Il atteste également l'intention du transporteur de ne pas interférer avec la capacité de celui présentant le connaissement d'obtenir la marchandise à l'arrivée.

2) Deuxièmement, le transfert du connaissement fait naître la présomption que le cédant n'entend plus exercer aucun contrôle sur la marchandise ou interférer avec la capacité du cessionnaire d'entrer en sa possession effective.

3) Troisièmement, le transfert du connaissement fait naître la présomption opposée qui est que le cessionnaire entend exercer le contrôle sur la marchandise et exclure tout autre d'en faire ainsi¹⁶.

27. Bien que le connaissement soit un document formant titre, cela ne signifie pas que la possession du document donne ou prouve propriété de la marchandise. La question est complexe mais, en substance, la conservation ou le transfert d'un connaissement fait naître différentes présomptions quant aux intentions du cédant et du cessionnaire concernant la propriété de la marchandise¹⁷. Bien que le transfert du connaissement par le vendeur puisse faire naître la présomption d'une intention de transmettre la propriété de la marchandise, si cette présomption est réfutée, comme elles l'est souvent (la condition de la réserve de propriété étant que l'acheteur paie le prix de la marchandise ou fournisse une garantie de paiement), le vendeur reste propriétaire de la marchandise en dépit du transfert du connaissement¹⁸.

28. Un document formant titre négociable, tel un connaissement négociable, offre de clairs avantages si la vente de la marchandise en transit est envisagée et/ou si la sécurité documentaire est requise par les banques ou acheteurs participant à une vente internationale ou son financement. Toutefois, étant donné que le document doit être transféré matériellement au destinataire final, possiblement via une longue chaîne d'acheteurs et de banques, un certain nombre de problèmes peuvent être associés à l'utilisation de connaissements négociables. Ceux-ci incluent des frais administratifs élevés liés à l'émission, le traitement et le transfert des documents papier et des coûts additionnels dus à l'arrivée tardive du document au port de déchargement, en particulier lorsque le temps de trajet est court, par exemple en cabotage. Si un document négociable n'est pas disponible lorsque le navire est prêt à décharger sa cargaison à destination, de coûteux retards peuvent en résulter. Bien que dans la pratique un transporteur puisse souvent convenir de libérer la marchandise contre une lettre de garantie, cela peut sérieusement compromettre la position d'un vendeur non payé ou d'une banque. De plus, lorsqu'il y a livraison contre lettre de garantie au mauvais destinataire, le transporteur s'expose à une réclamation pour livraison à une personne autre que le destinataire de

¹⁵ N. Gaskell, R. Asariotis, Y. Baatz, *Bills of Lading: Law and Contracts*, LLP, 2000, p. 118.

¹⁶ R. Aikens, R. Lord, M. Bools, *Bills of Lading*, 2^e édition, Informa Law from Routledge, 2016, p. 146.

¹⁷ Ibid., p. 151.

¹⁸ Ibid., p. 154.

la part du destinataire légitime et peut ne pas toujours être en mesure de faire valoir l'indemnisation¹⁹.

29. Cette utilisation des lettres de garantie diminue grandement la valeur du connaissement en tant que document formant titre et plombe l'ensemble du système du connaissement. Un autre problème grave est que le connaissement papier constitue une source considérable de fraude maritime. Un connaissement entier peut être falsifié, la signature peut être contrefaite, la quantité de marchandises peut être altérée et l'expéditeur peut vendre frauduleusement la même marchandise deux ou trois fois à différents acheteurs²⁰.
30. Les documents, et en particulier le connaissement, jouent un rôle important pour garantir que le prix d'achat est effectivement payé. Ainsi, le vendeur ne souhaitera pas céder le droit de propriété de la marchandise ou expédier la marchandise dans le pays de l'acheteur sans d'abord être certain que le prix d'achat sera payé. Une telle exécution simultanée des obligations des parties est souvent garantie via le système des lettres de crédit. En termes simples, le système fonctionne de la manière suivante. Conformément aux clauses du contrat de vente, l'acheteur ouvre une lettre de crédit auprès d'une banque, habituellement dans son propre pays. Cette banque, dite banque émettrice, s'engage à payer le prix d'achat contre présentation de certains documents, dont un connaissement, selon les instructions de l'acheteur. La banque émettrice donne ordre à une autre banque, habituellement dans pays du vendeur, d'avertir le vendeur du crédit ouvert en sa faveur. Cette banque, dite banque notificatrice, peut également confirmer la lettre de crédit en s'engageant elle aussi à payer contre présentation des documents. Elle est alors appelée banque confirmatrice ou confirmante. Lorsque le vendeur a expédié la marchandise et obtenu un connaissement du transporteur, il présente ensuite ce connaissement et les autres documents requis à la banque notificatrice/confirmatrice. La banque vérifie que les documents sont conformes aux instructions données selon la lettre de crédit et, dans l'affirmative, paie le prix d'achat. La banque envoie ensuite les documents à la banque émettrice qui procède à sa propre vérification et les transmet à son tour à l'acheteur, qui peut alors utiliser le connaissement pour obtenir la livraison de la marchandise par le transporteur. De cette manière, le vendeur s'assure de ne pas céder le contrôle de la marchandise sans obtenir le prix d'achat et l'acheteur sait que le prix d'achat ne sera pas payé au vendeur sans qu'il cède le contrôle de la marchandise. La lettre de crédit est régie par les clauses et conditions qu'elle renferme et presque invariablement par les Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU). Les RUU, comme les Incoterms, sont un ensemble de règles élaborées par la Chambre internationale du commerce (CCI) pour régir les crédits documentaires. Elles doivent être – et sont presque toujours – incluses dans la lettre de crédit par les parties. Les RUU 600 en sont la version actuelle. Elles comportent entre autres des dispositions importantes quant à la teneur requise des connaissements et à l'étendue de l'examen des documents par la banque²¹.
31. Il est important de noter que la lettre de crédit est un contrat distinct du contrat de vente. Ce sont donc les instructions données par l'acheteur lorsqu'il demande l'ouverture du crédit à la banque émettrice et non les exigences documentaires telles que spécifiées dans le contrat de vente que la banque exécute. En cas de différences entre les deux, le vendeur peut se retrouver dans une situation où il présente des documents satisfaisant aux exigences du contrat de vente mais se voit refusé le paiement d'après la lettre de crédit. Il va sans dire que cela crée divers problèmes et donne lieu à de possibles réclamations²².
32. Dans divers types d'échanges, un connaissement négociable n'est pas nécessaire, par exemple lorsque la marchandise est vendue à un destinataire qui n'entend pas la revendre ou pour les transferts internes au sein de grandes sociétés multinationales. De plus, des retards sont souvent

¹⁹ « The use of transport documents in international trade » (L'utilisation de documents de transport dans le commerce international), rapport du Secrétariat de la CNUCED, [UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3](#), 26 novembre 2003, paragraphe 29.

²⁰ « Electronic commerce and international transport services » (Commerce électronique et services de transport internationaux), rapport du Secrétariat de la CNUCED, [TD/B/COM.3/EM.12/2](#), 31 juillet 2001, paragraphe 33.

²¹ A. Møllmann, *Delivery of Goods under Bills of Lading*, Routledge, 2017, p. 15.

²² *Ibid.*, p. 16.

causés par des connaissements indisponibles dans le port de déchargement, en partie parce que les navires de conteneurs modernes peuvent être si rapides qu'ils arrivent avant que les documents aient été traités par les systèmes d'expédition et bancaires. Les transporteurs ont répondu aux problèmes causés par le connaissement traditionnels en émettant des « *lettres de transport maritime* ». Dans les faits, la lettre de transport maritime est un reçu non négociable contenant des clauses contractuelles²³.

33. « [U]ne enquête menée récemment par la Chambre internationale de la marine marchande [a montré] que les connaissements négociables n'étaient pratiquement plus utilisés dans certains types de trafic, par exemple pour le trafic régulier à courte distance en Europe du Nord-Ouest. Sur les routes maritimes de l'Atlantique Nord, entre l'Amérique du Nord et l'Europe occidentale, on utilisait aussi, pour une très large majorité des expéditions, des documents non négociables. On a fait observer qu'il s'agissait là de trafics portant sur de gros volumes, où les temps de transit étaient courts et où le besoin de procédures documentaires modernes et rapides favorisait donc l'utilisation de documents non négociables. »²⁴. « [L]es connaissements négociables continuaient de prédominer sur de nombreuses autres routes ou pour beaucoup d'autres trafics. »²⁵.
34. Le Centre des Nations unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU)²⁶ recommande :
- « **a) Aux vendeurs et aux acheteurs de marchandises :** d'apprécier les avantages de la lettre de transport maritime et d'envisager activement et positivement de l'utiliser de préférence au connaissement, sauf lorsque les marchandises sont destinées à être vendues en cours de transit ou lorsqu'il existe des raisons sérieuses et valables de sécurité documentaire ;
- b) Aux transporteurs (et à leurs agents) :** d'informer des avantages et des inconvénients que présentent les documents de transport maritime utilisables et de s'en tenir à la pratique commerciale établie consistant à proposer à leurs clients soit la lettre de transport maritime soit le connaissement, en décourageant l'utilisation du connaissement lorsque celle-ci n'est pas nécessaire ;
- c) Aux banques, assureurs et autres institutions financières :** d'apprécier les avantages de la lettre de transport maritime non négociable et d'encourager son utilisation à la place du connaissement chaque fois que cela est possible pour l'émission de crédits documentaires et autres instruments de paiement ;
- d) Aux gouvernements :** d'encourager et d'accepter l'utilisation de la lettre de transport maritime (ou d'autres documents non négociables), y compris ses équivalents électroniques, et de veiller à ce que la législation nationale n'empêche ni ne complique l'utilisation d'un tel document ou l'échange électronique de ses données. »²⁷.
35. Enfin, la question des connaissements électroniques devrait être brièvement abordée. Dans le contexte du commerce électronique, c'est le document de connaissement négociable formant titre qui a constitué un obstacle majeur à la mise en place de solutions électroniques remplaçant les

²³ N. Gaskell, R. Asariotis, Y. Baatz, *Bills of Lading: Law and Contracts*, LLP, 2000, p. 20.

²⁴ Rapport du groupe de travail sur les échanges de données informatisées (EDI) sur les travaux de sa trentième session (Vienne, 26 février - 8 mars 1996), [A/CN.9/421](#), point 27.

²⁵ Ibid., point 28.

²⁶ Le CEFACT-ONU est un organe intergouvernemental subsidiaire de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), qui sert de point de contact au sein du Conseil économique et social des Nations unies en ce qui concerne les recommandations pour la facilitation du commerce et les normes relatives aux transactions électroniques. Il est ouvert à la participation de tous les États membres de l'ONU et ses membres sont des experts issus d'organisations intergouvernementales, d'autorités au sein des différents pays ainsi que de la communauté des affaires.

²⁷ ECE/TRADE/C/CEFACT/2011/4, Recommandation n° 12 – Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime, 3^e édition, paragraphe 8 ([français](#) et [anglais](#)).

documents papier traditionnels²⁸. Il y a néanmoins eu des développements positifs récemment, l'International Group of P&I Clubs ayant approuvé six systèmes de connaissements électroniques²⁹ capables de remplir les trois fonctions d'un connaissement, à savoir les fonctions de reçu, de document formant titre et de contrat de transport incorporant les Règles de La Haye ou de la Haye-Visby³⁰. De plus, les économies usuelles en termes de temps et de coûts par rapport à la gestion des documents papier sont réalisées, l'utilisation des connaissements électroniques remédiant dans les faits aux principaux problèmes posés par le connaissement papier :

- livraison de la marchandise en cas d'arrivée tardive du connaissement papier : surestaries, frais d'entreposage, utilisation de lettres de garantie et frais associés,
- risques de sécurité en cas de contrefaçon, de vol ou de perte du connaissement papier³¹.

E. Transport multimodal

36. Sans entrer dans les détails terminologiques, il suffit de dire que le transport multimodal est l'acheminement par aux moins deux modes de transport successifs, généralement dans le cadre d'un seul contrat. Actuellement, seules sont en vigueur des conventions relatives à un seul mode, mais dont l'application peut être étendue au transport multimodal, par exemple les RU CIM.
37. La Convention des Nations unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 s'appliquerait à tous les contrats de transport multimodal, mais elle n'est pas entrée en vigueur³².
38. En l'absence de conventions, des pratiques commerciales internationales de nature contractuelle ont été développées. De telles solutions contractuelles restent soumises au droit impératif. Il convient ici en particulier de renvoyer aux Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal³³.
39. La Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) a établi, entre autres documents et formulaires, un connaissement de transport multimodal négociable (FBL) et un connaissement de transport combiné non négociable (FWB). Le logo de la CCI sur le FBL et le FWB indique que ces documents sont en conformité avec les Règles CNUCED/CCI de 1991 applicables aux documents de transport multimodal³⁴. Le FBL et le FWB sont des documents de transport de type transporteur destinés à être utilisés par des transitaires agissant comme entrepreneurs de transport multimodal ; ils satisfont aux exigences applicables du guide sur les Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU 600) de la CCI³⁵.

²⁸ « The use of transport documents in international trade » (L'utilisation de documents de transport dans le commerce international), rapport du Secrétariat de la CNUCED, [UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3](#), 26 novembre 2003, p. 4 (paragraphe 2).

²⁹ Voir « [Legal Briefing on Electronic Bills of Lading](#) », UK P&I Club, mai 2017 ; « [Electronic Bills of Lading – An Update: Part I](#) » (26 mars 2020) et « [Electronic Bills of Lading – An Update: Part II](#) » (1^{er} avril 2020).

³⁰ Voir « [Legal Briefing on Electronic Bills of Lading](#) », UK P&I Club, mai 2017, p. 3.

³¹ Ibid., p. 4.

³² Voir l'état de la Convention sur le site Internet du dépositaire ([français](#) et [anglais](#)).

³³ Voir les versions [française](#) et [anglaise](#).

³⁴ « [FIATA Documents and Forms](#) », 5 mars 2018, p. 3.

³⁵ Voir paragraphe 30 ci-dessus. Pour plus de détails, voir « [FIATA Documents and Forms](#) », 5 mars 2018, p. 13 et 16.

III. HISTORIQUE DES RU CIM ET DU CONNAISSEMENT

40. La question de la négociabilité des documents de transport par chemins de fer n'est pas nouvelle. Elle s'est déjà posée en **1878** lors des discussions préliminaires engagées en vue de l'unification du droit ferroviaire international.
41. En **1890**, la question a été portée à l'ordre du jour de la Conférence qui a donné naissance à la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer du 14 octobre 1890, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1893. La Conférence s'est prononcée contre la création d'un document de transport endossable. En son article 8, elle a expressément prévu que le duplicata de la lettre de voiture, sur lequel le chemin de fer était tenu de certifier la réception de la marchandise et la remise au transport par l'expéditeur **n'avait la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissance.**
42. Lors des conférences de révision³⁶ ultérieures de la Convention, les tentatives officielles ou officieuses faites en vue de l'adoption de la lettre de voiture à ordre n'eurent pas d'avantage de succès.
43. Lors de la Conférence d'Amsterdam, en **juillet 1929**, la CCI s'est prononcée à l'unanimité en faveur de l'étude des titres négociables de transport par chemin de fer. Il devait en l'occurrence s'agir d'un titre, transmissible moyennant endossement, incorporant le droit de propriété de la marchandise. Par ailleurs, pour parer aux difficultés signalées par les administrations ferroviaires, ce titre devrait porter une adresse pour la notification.
44. Ce vœu de la CCI a été communiqué à l'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui a chargé sa « Commission du trafic-marchandises » d'étudier la question.
45. Toujours en 1929, et conformément notamment à la demande qui lui avait été faite par son « Comité permanent des transports par voie ferrée », la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations s'est saisie de la question et a confié son étude, en 1929, au Comité spécial d'étude de la question de la négociabilité des titres de transport par voie ferrée³⁷.
46. Lors de sa première session en **octobre 1930**, le Comité spécial a constaté que la création de titres de transports négociables, interdite par la CIM signée à Berne le 23 octobre 1924, présenterait un grand intérêt pour la production et le commerce, pour les motifs suivants :
- « a) Donner toutes garanties au vendeur pour le paiement du prix de la marchandise, l'acquéreur ne pouvant la réclamer au transporteur que s'il est porteur du document négociable, lequel ne lui sera remis que contre paiement du prix ;
 - b) Permettre la vente de la marchandise en cours de transport en opérant livraison par la remise du document à l'acquéreur ;
 - c) Permettre au porteur du titre négociable de se procurer du crédit sur la marchandise transportée et, en particulier, de donner ce titre en garantie des traites qu'il émet. »³⁸.
47. Après avoir reconnu l'utilité de la création de titres de transport négociables en transport ferroviaire, le Comité spécial a constaté que cette création soulevait un certain nombre de difficultés d'ordre juridique, administratif et technique. Il est convenu de renvoyer l'étude de ces difficultés à un nouvel examen par l'UIC et la CCI.

³⁶ En application de l'article 59 de la Convention, une conférence de révision était organisée au moins tous les trois ans afin d'apporter aux dispositions de la Convention les améliorations ou les modifications jugées nécessaires.

³⁷ Société des Nations, Organisation des communications et du transit, « Rapport du Comité spécial d'étude de la question de la négociabilité des titres de transport par voie ferrée » (C. 981. M. 546. 1931 VIII.).

³⁸ Ibid.

48. Au début de sa 2^e session (novembre 1931), le Comité spécial a pris connaissance de la résolution adoptée par la quatrième Conférence générale des communications et du transit en date du 22 **octobre 1931** :

« La Conférence,

Reconnaissant l'utilité qu'aurait, du point de vue économique et commercial, pour les transports internationaux par voie ferrée de certaines marchandises pour certaines relations, la création d'un titre de transport négociable ;

Reconnaissant par ailleurs que l'introduction d'un tel titre de transport est susceptible d'entraîner, dans certains pays, certaines difficultés d'ordre juridique, administratif, technique et financier ; mais espérant qu'il sera possible de surmonter ces difficultés ;

Ayant pris connaissance de l'état des études entreprises à ce sujet par le « Comité spécial de l'Organisation des communications et du transit de la Société des Nations » d'une part, par la Chambre de Commerce internationale et par l'Union internationale des Chemins de fer d'autre part, état qui permet d'entrevoir à bref délai un résultat concret :

1° Invite la Commission consultative et technique des communications et du transit à poursuivre les travaux relatifs à cette question, en collaboration avec la Chambre de Commerce internationale et l'Union internationale des Chemins de fer, et à communiquer, à toutes fins utiles, le résultat de ces travaux aux gouvernements et à l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer³⁹ ;

2° Émet le vœu que le Conseil de la Société des Nations attire l'attention des gouvernements sur l'importance du problème, afin que sa solution pratique puisse intervenir dans le moindre délai compatible avec les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer. »⁴⁰

49. Au cours de cette deuxième session, le Comité spécial a aussi été saisi des résultats des études entreprises par l'UIC d'une part, et par la CCI d'autre part.
50. L'UIC a fait connaître que l'introduction d'une lettre de voiture à ordre nécessiterait un bouleversement profond du régime des transports internationaux, mais que pour rencontrer les vues de la CCI, elle était prête à envisager la création d'un titre de transport spécial destiné à permettre le droit de disposer de la marchandise.
51. La CCI a présenté un texte d'avant-projet des dispositions additionnelles à la CIM. Il consistait essentiellement en la création de titres de transport à ordre donnant au porteur, auquel le titre a été endossé, le droit de retirer la marchandise à destination. Ce titre ne serait créé que pour certaines marchandises et pour certains transports, et uniquement pour les wagons complets. Il permettrait aux expéditeurs de faire des opérations de vente et de mise en gage dès l'expédition de la marchandise.
52. L'examen comparatif des deux propositions présentées par l'UIC et la CCI au Comité spécial a montré qu'il y avait un certain nombre de points communs entre les vues de l'UIC et de la CCI, mais qu'il y avait aussi une conception différente entre les deux propositions. En effet, l'UIC n'acceptait la désignation d'un nouveau destinataire que par l'avis qui serait donné par le domiciliataire (adresse de référence au lieu de livraison), tandis que, dans le projet de la CCI, la désignation d'un nouveau destinataire se ferait par l'endossement du titre à ordre.

³⁹ Prédécesseur du Secrétariat de l'OTIF.

⁴⁰ Société des Nations, Organisation des communications et du transit, « Rapport du Comité spécial d'étude de la question de la négociabilité des titres de transport par voie ferrée » (C. 981. M. 546. 1931 VIII.).

53. Le Conseil spécial, sans entrer dans l'examen détaillé des dispositions qu'il y aurait à prendre, s'est borné à proposer des dispositions générales, étant entendu qu'il y aurait lieu pour les mettre en application, de préciser un certain nombre de règles techniques indispensables.
54. Ces dispositions générales étaient les suivantes :
- « 1° Il y a intérêt à créer, pour le transport des marchandises, un titre négociable qui serait transféré par endossement.
 - 2° Pour le moment, et sous réserve des extensions ultérieures qui seraient demandées par les groupements intéressés, ce titre ne serait créé que pour certaines marchandises expédiées par wagon complet entre certaines gares, la désignation de ces marchandises et de ces gares étant faites dans les tarifs.
 - 3° Ce titre, établi par l'expéditeur, serait signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur ; il y aurait intérêt à ce que le titre négociable soit rédigé sur un papier spécifique ou avec une indication destinée à marquer nettement son caractère.
 - 4° Tout titre négociable devrait contenir l'indication d'un domiciliataire (personne domiciliée au lieu de destination de la marchandise). Le transporteur donnerait valablement à ce domiciliataire avis de l'arrivée de la marchandise et lui demanderait les instructions nécessaires pour les modifications du contrat de transport.
 - 5° Le transporteur serait tenu, sur la demande de l'expéditeur, de mentionner sur le titre le poids et le nombre de colis, après vérification ou pesage effectués aux frais de cet expéditeur. Il serait également tenu de mentionner sur le titre toutes les réserves qu'il ferait sur le conditionnement des marchandises.
 - 6° L'endossement du titre négociable conférerait au porteur le droit de disposition de la marchandise.
 - 7° Le transporteur serait libéré de ses obligations en livrant à destination les marchandises au porteur du titre dont le nom se trouve indiqué par l'endossement.
 - 8° Le droit de modifier le contrat de transport appartiendrait au porteur du titre négociable ; le transporteur demanderait, le cas échéant, des instructions en s'adressant au domiciliataire et recevrait les instructions du domiciliataire qui aurait la charge de provoquer les ordres du détenteur du titre. Le porteur aurait la faculté de se faire connaître au domiciliataire pour pouvoir être prévenu en temps utile.
 - 9° Les transports par titre à ordre ne devraient supporter les frais accessoires que dans la mesure où ces frais seraient justifiés par les dépenses ou la responsabilité plus grande que cette forme du titre imposerait au transporteur. »⁴¹.
55. Le Comité spécial a rendu son rapport sur l'étude de la question de la négociabilité des titres de transports par voie ferrée **en novembre 1931**. Ce rapport a été communiqué par la Société des Nations non seulement aux gouvernements, mais aussi à l'Office central à Berne, en vue notamment de la **IV^e Conférence de révision de la CIM (1933)**.
56. D'autre part, le Conseil de la Société des Nations a, dans sa séance de **janvier 1932**, adopté la résolution suivante :
- « Le Conseil,
- Ayant pris connaissance de la résolution adoptée par la quatrième Conférence générale des Communication et du Transit relativement à la création d'un titre négociable pour les transports

⁴¹ Ibid.

internationaux par voie ferrée ;

Attire l'attention des Gouvernements sur l'importance de ce problème notamment pour les transports soumis aux dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.), en les priant de bien vouloir l'examiner dans l'esprit le plus favorable, et de prendre les mesures nécessaires en vue de permettre à la prochaine Conférence de révision de la Convention de Berne de traiter ce problème et de lui trouver une solution adéquate. ».

La Compagnie des Chemins de fer Danube-Save-Adriatique (DOGSA) a également poussé activement l'élaboration d'un « *Projet de prescriptions particulières sur la lettre de voiture à ordre* ». Les États qui exploitaient les lignes de cette compagnie, à savoir l'Autriche, la Hongrie, l'Italie et la Yougoslavie, ont procédé à une étude préliminaire dont l'objet était l'adoption de lettres de voiture négociables. Ils ont ensuite convoqué une conférence mixte composée de délégués des gouvernements de ces quatre États et d'experts ferroviaires.

Ces quatre États, et sur leur invitation la Pologne⁴², se réunirent à deux reprises à Budapest **entre mai et octobre 1932**. Dans la dernière de leur réunion, un accord s'établit sur un texte de « *Prescriptions particulières pour le transport de marchandises expédiées avec de lettre à ordre* ». Il s'agissait en fait de modifications apportées aux articles de la CIM en vue de l'adapter au régime désiré. Les cinq États signataires de cet accord ont déféré au vœu de la SDN et, chacun d'entre eux, a présenté le texte des « *Prescriptions de Budapest* » pour être discuté à la Conférence de révision de la CIM qui a eu lieu à Rome **entre octobre et novembre 1933**. Ce projet contenait une réglementation détaillée empiétant largement sur le domaine du droit privé (droit de lettre de change) et autorisait la création d'un papier-valeur conférant des droits réels

L'UIC présenta également un projet, qui fut adopté par quelques États et présenté en leur nom comme proposition à la Conférence de révision de la CIM. Ce projet avait une portée sensiblement moins étendue. Il se bornait en effet à prévoir, dans les limites de la réglementation juridique existante, la possibilité de vendre ou de mettre en nantissement la marchandise en cours de route. Il reposait sur l'idée fondamentale que la livraison de la marchandise au destinataire doit avoir lieu exclusivement si celui-ci remet au chemin de fer le duplicata de la lettre de voiture. Cela permettrait d'obtenir ainsi, en cours de transport, des avances sur les marchandises transportées, voire même, dans certaines circonstances, la vente de celle-ci à un tiers, qui devait toutefois figurer comme destinataire dans la lettre de voiture ou être désigné comme tel par une modification du contrat de transport.

Il ne fut pas possible d'arriver à une entente quant à l'adoption de l'un ou de l'autre de ces deux projets. Constatant que les divergences étaient tellement profondes qu'il semblait difficile d'arriver à une solution unique, la délégation polonaise a finalement proposé d'insérer dans la CIM une **clause d'autorisation** pure et simple « permettant aux États d'adopter le régime qui leur convient le mieux. Par cela, une expérience pourrait se faire en cette matière et il y a lieu d'espérer que dans un avenir prochain une réglementation uniforme pourra être adoptée d'un commun accord dans la CIM ».

57. Cette clause d'autorisation fut libellée comme suit :

« § 3 Pour les transports énumérés ci-après, deux ou plusieurs États contractants, par des accords spéciaux, ou les Chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention ; notamment l'emploi d'un document de transport différent du formulaire constituant l'Annexe II [lettre de voiture CIM] à la présente Convention peut être prévu.

⁴² L'Allemagne et la Tchécoslovaquie également invitées à ces réunions s'excusèrent de ne pas pouvoir y participer.

Les transports visés sont les suivants :

- 1° transports avec document de transport négociable ;
- 2° transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture ;

[...] ».

58. Il s'agissait alors du **paragraphe 3 de l'article 61** (Dispositions spéciales pour certains transports. Dispositions complémentaires) de la CIM du 23 novembre 1933, applicable à partir du 1^{er} octobre 1938.
59. Toujours pendant la IV^e Conférence de révision de la CIM en 1933, le gouvernement italien a invité les délégations participantes à une conférence spéciale dont la tâche consistait à élaborer un règlement détaillé relatif concernant le transport des marchandises expédiées par chemins de fer avec la lettre de voiture à ordre. La base de ce règlement consistait dans le projet présenté à la Conférence de révision par les cinq États mentionnés ci-dessus. Cette conférence spéciale élaborera un projet détaillé de convention à ce sujet, qui fut signé, le 31 mars 1934, par 10 États. Cet accord n'a toutefois été ratifié que par deux États. Il n'est par conséquent jamais entré en vigueur.
60. La clause d'autorisation a été maintenue dans les versions ultérieures de la CIM, y compris dans la COTIF/RU CIM du 9 mai 1980 applicable à partir du 1^{er} novembre 1996. Elle a été supprimée des RU CIM lors de la révision de la COTIF qui a aboutie au protocole de Vilnius de 1999 pour être remplacée par la disposition suivante dans l'article 6 (Contrat de transport) : « § 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement. ».

IV. ÉVOLUTIONS INTERNATIONALES RÉCENTES

61. Dans le cadre d'une conférence sur le droit international à l'université Jiao-tong de Pékin les 26 et 27 octobre 2018, le Secrétariat de l'OTIF a découvert qu'il y avait une forte demande pour l'utilisation du connaissement (document formant titre) en transport international ferroviaire entre la Chine et l'Europe. Depuis, la Chine a soumis des propositions officielles sur la question à la CNUDCI et à l'OSJD.
62. Sur le plan international, aux côtés d'autres solutions, deux grandes approches sont considérées en vue de l'établissement de documents de transport ferroviaire négociables.
63. Premièrement, un système à document unique ou approche « simple » : les documents de transport négociables sont inclus dans les traités internationaux nouveaux et existants régissant le contrat de transport ferroviaire. Dans ce cas, un seul document de transport négociable est émis aux fins du transport et du commerce. La mise en œuvre de cette approche impliquerait des modifications possiblement substantielles des RU CIM et/ou du SMGS.
64. Deuxièmement, un système à deux documents ou approche « binaire » : la lettre de voiture ferroviaire et le document de transport négociable sont utilisés en parallèle. Dans ce cas, il faudrait considérer et établir, lorsque nécessaire, les interfaces (tant les connexions que les déconnexions) entre deux jeux de règles, en particulier en ce qui concerne l'acceptation, la possession, le contrôle et la livraison des marchandises et les droits du porteur du connaissement. Cela signifierait probablement que la lettre de voiture ne serait plus utilisée pour la livraison des marchandises ; à la place, l'expéditeur la détiendrait aux fins du financement, d'accords financiers et des négociations. Le destinataire la présenterait pour la livraison de la marchandise après paiement.

F. La CNUDCI

65. En juin 2019, la Chine a suggéré d'inclure un point sur les lettres de voiture ferroviaires au programme de travail de la CNUDCI⁴³. Il était en particulier noté ce qui suit :

« [La lettre de voiture ferroviaire] ne peut être utilisée pour régler les obligations dues au titre d'une lettre de crédit, à la manière d'un connaissance 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. [...]

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. [...]

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. [...] On pourrait par exemple envisager d'élaborer des règles sur un connaissance unifié, qui s'appliqueraient au transport ferroviaire, routier et aérien, multimodal ou non, ce qui permettrait d'utiliser un connaissance unique pour contrôler la marchandise et en prendre livraison. Avec une telle fonction, le connaissance 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. »

66. À la 52^e session (8-19 juillet 2019) de la CNUDCI⁴⁴ :

« [i]l a été proposé, par exemple, que la Commission étudie la possibilité de créer une règle portant sur un connaissance pour un ou plusieurs modes de transport, notamment par voie ferroviaire, routière ou aérienne, le but étant d'utiliser un document unique, qui servirait à la fois à contrôler le chargement et à prendre livraison des marchandises. Il serait donné à ce nouveau document de transport la nature de titre représentatif, ce qui lui permettrait de remplir des fonctions de

⁴³ Voir document [A/CN.9/998](#) daté du 14 juin 2019.

⁴⁴ Voir rapport de la 52^e session de la CNUDCI ([A/74/17](#)).

règlement financier. Le futur instrument devrait prévoir de nouvelles règles sur des questions telles que les qualifications de l'émetteur, les conditions d'émission, et l'objet, le format et la validité de l'émission. [...]

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, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, le Comité international des transports ferroviaires, les commissions régionales de l'ONU compétentes, la FIATA et la Chambre de commerce internationale. [...] ».

67. Par la suite, le Secrétariat de la CNUDCI a mené des recherches sur la question et consulté des experts et des organisations intéressées, principalement dans le cadre de sa participation à deux réunions d'experts organisées spécialement à cette fin⁴⁵ (en décembre 2019 et avril 2020).
68. À sa 53^e session (6-17 juillet 2020 et 14-18 septembre 2020), la CNUDCI a « prié son 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. Ces travaux devraient être entrepris en coordination et en coopération étroites avec toutes les organisations internationales concernées, en particulier la Commission économique pour l'Europe, l'OTIF, l'OSJD et le Comité international des transports ferroviaires, afin de veiller à ce qu'ils complètent et appuient les éventuels travaux en cours dans ces organisations sans les entraver. Pour commencer, le secrétariat de la CNUDCI pourrait organiser des réunions d'experts et, si les ressources le permettaient, un colloque de la CNUDCI. »⁴⁶.
69. En février 2021, le Secrétariat de la CNUDCI a organisé la troisième réunion d'experts pour réfléchir à l'interface entre un document de transport multimodal et les conventions de transport unimodal. Des questions devant potentiellement être traitées dans un instrument international sur les documents de transport multimodal ont été discutées.
70. Au vu de ce qui précède, la Commission des Nations unies pour le droit commercial international entend lancer la rédaction d'un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables, c'est-à-dire que l'approche « binaire » est préférée. Le nouvel instrument devrait couvrir différents modes de transport et éviter les conflits entre les conventions fondamentales de transport unimodal.

G. L'OSJD

71. À sa 47^e session (4-7 juin 2019), la Conférence des ministres de l'OSJD a établi un groupe de travail ad hoc sur les documents de transport négociables. L'objectif de ce groupe de travail ad hoc était de rédiger et de proposer des modifications et ajouts au SMGS pour traiter les questions en lien avec les documents de transport négociables.
72. Le groupe de travail ad hoc s'est réuni à deux reprises en 2020. Il a examiné deux approches pour régler les documents formant titre dans le SMGS : premièrement, modifier le SMGS et ajouter une page supplémentaire à la lettre de voiture SMGS ; deuxièmement, préparer une annexe au SMGS qui définirait la forme du document de transport négociable ainsi que les circonstances et la procédure pour son application. La majorité des membres du groupe de travail ad hoc s'est prononcée en faveur de la deuxième option.

⁴⁵ Voir document [A/CN.9/1034](#) daté du 11 mai 2020.

⁴⁶ Voir rapport de la 53^e session de la CNUDCI ([A/75/17](#)).

73. À sa 3^e session en mars 2021, le groupe de travail ad hoc a examiné un guide sur le connaissance SMGS préparé par la Chine.
74. Au vu de ce qui précède, l'on peut conclure que le groupe de travail ad hoc préfère l'approche « simple » et entend préparer les modifications au SMGS correspondantes.

H. La CEE-ONU

75. Le Groupe d'experts de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire a préparé un projet de « dispositions juridiques de l'uniformisation du droit ferroviaire » applicable aux contrats de transport de marchandises (voir paragraphe 13 ci-dessus). Le projet initial suit les RU CIM et le SMGS pour ce qui est des lettres de voiture, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas de documents formant titre. En 2019, le professeur Freise a préparé des propositions sur les documents de transport négociables⁴⁷. Toutefois, celles-ci n'ont pas été discutées sur le fond.

V. CONCLUSIONS ET SUITES À DONNER

76. Tous les documents de transport (lettres de voiture, lettres de transport, connaissements) remplissent deux fonctions essentielles (preuve de la réception des marchandises et de leur état ; preuve des termes du contrat de transport). Certains documents de transport (connaissements) remplissent également une troisième fonction, celle de document formant titre.
77. Les connaissements ont été mis au point pour le transport maritime et sont toujours principalement fondés sur la *lex mercatoria*, c'est-à-dire sur divers usages et pratiques internationaux, plutôt que sur une convention de transport international en vigueur. Les conventions unimodales de transport international terrestre et aérien s'appliquent aux documents de transport qui ne sont pas des documents formant titre.
78. Du moins pour ce qui est du transport international ferroviaire entre la Chine et l'Europe, il existe une demande pour faciliter les échanges et les accords financiers via l'utilisation de documents de transport qui forment également titre. Or, ce type de transport couvre un large espace géographique où s'appliquent à la fois les RU CIM et le SMGS. Seule une approche harmonisée de l'utilisation des documents de transport formant également titre pourrait par conséquent fonctionner correctement. Les exigences et positions des entreprises ferroviaires et de leurs clients dans le champ d'application géographique des RU CIM restent toutefois encore à identifier. De plus, il faut tenir compte du fait que les durées de transport dans les liaisons ferroviaires euro-asiatiques ont été considérablement réduites, ce qui pourrait atténuer le problème des crédits à l'avenir.
79. En principe, les avantages et défis liés à l'utilisation de documents de transport formant également titre sont les mêmes aujourd'hui qu'il y a plus de 100 ans. Néanmoins, l'utilisation de connaissements électroniques pourrait efficacement remédier aux risques liés à l'utilisation des connaissements papier. Même si la numérisation de la fonction de « document de titre » est un problème complexe, des solutions numériques devraient être à la base de tout nouvel instrument international ou de toute modification d'un instrument existant. Par ailleurs, vu le temps généralement nécessaire à l'adoption et à l'entrée en vigueur de nouvelles conventions ou de modifications à des conventions existantes, il ne serait pas justifié de travailler sur des solutions papier.
80. Les transport durables et efficaces sont multimodaux. Les RU CIM sont une convention unimodale applicable au transport multimodal. Par conséquent, la fonction de « document formant titre » des documents de transport ne devrait pas être limitée au transport ferroviaire, mais couvrir le transport multimodal.

⁴⁷ Voir document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16 (en [français](#) et [anglais](#)) et document SC.2/GEURL n° 8 (2019) (en [anglais](#) uniquement).

81. L'attribution de la fonction de document formant titre est une question complexe requérant une étroite coopération internationale entre différentes associations et organisations internationales du domaine des transports, du commerce, de la finance, des douanes, etc. Au vu du nombre d'associations et organisations internationales ayant déjà travaillé sur le sujet, il existe un réel risque de travaux redondants, voire de solutions qui pourraient entrer en conflit.
82. Au vu des ressources humaines et financières disponibles au sein du Secrétariat de l'OTIF, il ne serait pas efficace, ni même réalisable, de travailler indépendamment en parallèle des autres organisations internationales. Une telle approche pourrait contribuer à une fragmentation non souhaitée du droit ferroviaire international.
83. L'approche la plus raisonnable et efficace, du moins à ce stade, semblerait être de concentrer au sein de la CNUDCI les travaux pour un nouvel instrument international sur les documents de transport multimodal négociables. Il est important de souligner que les conflits avec les RU CIM doivent être évités et les interfaces nécessaires doivent être établies. À cette fin, il pourrait être envisagé de modifier les RU CIM à un stade ultérieur.