



NATIONS UNIES

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

**MESURES DESTINÉES À FACILITER LES PROCÉDURES  
RELATIVES AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MARITIME**

RECOMMANDATION n° 12, *deuxième édition, adoptée par le*  
Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures et des pratiques  
dans l'administration, le commerce et les transports (CEFACT-ONU)

---

Genève, octobre 2001

ECE/TRADE/240

GE.01-32453 (F)

## **I. PRÉAMBULE**

1. À sa neuvième session, en mars 1979, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international (WP.4) a adopté la Recommandation n° 12 intitulée «Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime» (document TRADE/WP.4/INF.61).

2. À sa trente-troisième session, en mars 1991, le WP.4 a adopté le projet de programme de travail relatif aux questions juridiques (TRADE/WP.4/R.697), dans lequel l'attention était appelée sur «les recommandations précises adoptées antérieurement», notamment la Recommandation susmentionnée.

3. Il était précisé que la Recommandation n° 12 visait à modifier les pratiques officielles et commerciales pour:

- i) Réduire le plus possible l'utilisation des documents de transport négociables et encourager leur remplacement par des lettres de transport maritime ou d'autres documents de transport non négociables;
- ii) Encourager l'utilisation de documents de transport originaux uniques;
- iii) Encourager l'utilisation de documents de transport normalisés et avec verso en blanc.

4. Les problèmes dus à l'arrivée tardive au lieu de destination des documents de transport seraient ainsi évités, et le passage du traitement des données sur papier à ce qui était alors connu sous le nom de traitement automatique de l'information (TAI), à savoir l'échange électronique de données, pourrait être facilité.

5. Toutefois, depuis l'adoption de la recommandation initiale, l'évolution de la situation a conduit la Réunion d'experts des procédures et de la documentation (GE.2) à souligner, lors de sa quarante-troisième session en mars 1991, qu'il y avait lieu de procéder à une mise à jour de la Recommandation n° 12.

6. L'attention est également appelée sur le fait qu'avant d'adopter la Recommandation n° 12, le WP.4 et d'autres organisations internationales, en particulier la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), en avaient examiné la teneur. Suite au processus de reconfiguration du Groupe de travail, qui s'est achevé en 1997 par la création du Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports, la recommandation a été révisée par le Groupe de travail des procédures du commerce international (ITPWG), organe subsidiaire du CEFAC. Les quelques modifications présentées par l'ITPWG ont été adoptées par le CEFAC à sa réunion de mars 1999.

## **II. RECOMMANDATION**

7. À sa cinquième session, qui s'est tenue en mars 1999, le Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports a décidé de recommander:

- *Aux participants au commerce international, y compris les armateurs, les destinataires, les banques, les assureurs et les autres parties intéressées au transport maritime de marchandises, d'accepter et d'appliquer les mesures de facilitation indiquées ci-après;*
- *Aux gouvernements, aux organisations internationales intéressées et aux organismes nationaux de facilitation du commerce d'accepter et d'encourager l'application de ces mesures, et de faire rapport sur les dispositions prises pour donner effet à la présente Recommandation.*

8. Des représentants des pays suivants participaient à cette session: Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Iran (République islamique d'), Islande, Israël, Japon, Liban, Luxembourg, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Turquie et Ukraine. La Communauté européenne était également représentée.

9. Ont aussi participé à cette session les organisations intergouvernementales suivantes: Commission du Danube, Organisation de la Conférence islamique (OCI), Organisation mondiale des douanes (OMD) et Banque des règlements internationaux (BRI).

10. Les organismes suivants des Nations Unies étaient également représentés: Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie occidentale (CESAO), Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

11. Étaient également présentes les organisations non gouvernementales suivantes: Comité international des transports ferroviaires (CIT), Association internationale de numérotation des articles, Forum européen du commerce électronique (EEMA), Association internationale des ports (AIP), Chambre de commerce internationale (CCI), Commission électrotechnique internationale (CEI), Union internationale des transports routiers (UITR), Organisation internationale de normalisation (ISO), Société mondiale des télécommunications financières interbanques (SWIFT) et Cités unies développement.

12. Ont participé à la session à titre d'observateurs invités par le secrétariat les représentants de l'Association européenne du commerce électronique (ECEA), de l'Association des comités de simplification des procédures du commerce international au sein de l'Union européenne et de l'Association européenne de libre-échange (EUROPRO) et de l'International Federation of Inspection Agencies (IFIA).

### **III. HISTORIQUE**

13. Lors de tout échange commercial, qu'il soit national ou international, l'acheteur et le vendeur ont des devoirs réciproques. Le vendeur est tenu de livrer les marchandises et l'acheteur de les payer.

14. Dans le commerce international, les facteurs de séparation - géographiques et politiques, juridiques et financiers - ont conduit à une pratique commerciale bien établie qui lie le paiement (qu'il soit effectué sur un compte courant, sous la forme d'un encaissement documentaire ou au moyen d'un crédit documentaire régi par les «Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires» de la Chambre de commerce internationale) à une remise «présumée» plutôt qu'à une remise «effective».

15. Dans cette optique, la remise «présumée» est considérée comme devant être effectuée par le vendeur qui remet à l'acheteur un «document de transport» émis par une tierce partie indépendante, le transporteur de marchandises. Ce document peut avoir un statut juridique lui permettant de transmettre un droit de propriété sur les marchandises, ou il peut avoir un statut commercial plus élémentaire, donnant seulement la possibilité de transférer un droit de disposition sur les marchandises.

16. Avant le développement, à partir du milieu des années 60, du transport de marchandises par conteneurs et des possibilités de «transport multimodal» qui en résultent, le document de transport type pour le transport par voie maritime était le «connaissance négociable». À cause de son caractère négociable, les droits étaient transmis lors du transfert matériel du document. Traditionnellement émis en plusieurs exemplaires «originaux», tous également valables, établi selon des lois adaptées aux documents sur papier, ce document permettait par conséquent à la première personne présentant un des «originaux» de se faire livrer les marchandises au lieu de destination.

17. Le «document de transport multimodal négociable», élaboré sur la base du «connaissance négociable», et également émis en plusieurs exemplaires «originaux», tous également valables, était la conséquence logique sur le plan documentaire de l'avènement du transport maritime multimodal de chargements en conteneurs (précédé ou suivi d'un transport par voie terrestre, par voie fluviale ou par voie aérienne, et/ou accompagné d'un transport par «navire de collecte» vers un «porte-conteneurs au long cours» assurant la liaison entre des ports «régionaux» spécialisés).

(Il est à noter que, selon la Règle 2.6 des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal, «l'expression "document de transport multimodal" désigne un document qui constitue la preuve d'un contrat de transport multimodal et qui peut être remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cadre d'échanges de données informatisés (messages EDI) dans la mesure où la loi applicable l'autorise; le document peut être: a) émis sous forme négociable, ou b) émis sous forme non négociable et désigner nommément un destinataire».)

18. Reconnaissant que ces types de documents de transport étaient importants pour qui voulait tenter de simplifier et de faciliter les procédures du commerce international, le WP.4 a adopté, en mars 1979, la Recommandation n° 12 intitulée «Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime».

19. La Recommandation, publiée sous la double cote TRADE/WP.4/INF.61 et TD/B/FAL/INF.61, a été adressée le 15 juin 1979 aux «participants au commerce international, y compris les armateurs, chargeurs, destinataires, banques, assureurs et autres parties intéressées au transport maritime de marchandises», ainsi qu'aux «gouvernements, organisations internationales intéressées et organismes nationaux de facilitation du commerce».

20. Les points essentiels de la Recommandation étaient les suivants:
- i) En ce qui concerne les connaissements négociables,
    - a) Décourager leur utilisation dans les cas où elle n'est pas nécessaire;
    - b) Limiter le nombre d'exemplaires originaux et de copies émis;
    - c) Encourager l'élaboration et l'utilisation d'un format documentaire normalisé;
    - d) Encourager l'incorporation au document des textes en petits caractères figurant au verso (document abrégé ou avec verso en blanc).
  - ii) En ce qui concerne les lettres de transport maritime non négociables, encourager leur utilisation afin:
    - a) D'éviter le problème de l'arrivée tardive du connaissement négociable au lieu de destination, qui conduit à des retards de livraison des marchandises (et entraîne des risques et des coûts supplémentaires);
    - b) De faciliter l'introduction de ce qui était alors connu sous le nom de «traitement automatique de l'information» (TAI), et que l'on appelle maintenant «échange de données informatisé» (EDI).

21. Lorsqu'on envisage une éventuelle mise à jour de la Recommandation n° 12, il convient de noter certaines réactions positives et certains faits nouveaux qui se sont produits depuis 1979.

#### ***Utilisation de lettres de transport maritime non négociables***

22. Sur le plan commercial, la tendance à utiliser des lettres de transport non négociables s'est accentuée dans les zones commerciales européennes, scandinaves et nord-américaines, ainsi que dans certaines zones de l'Extrême-Orient.

23. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a apporté son soutien à cette pratique, considérée comme une «initiative importante en matière de facilitation du commerce» (lettre du 1<sup>er</sup> octobre 1992 adressée à la Chambre de commerce internationale au sujet de la révision en cours des «Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires»).

24. La loi du Royaume-Uni sur le transport de marchandises par mer, entrée en vigueur le 16 septembre 1992, accorde un statut juridique spécial aux lettres de transport maritime non négociables. L'article 1.3) de cette loi donne la définition suivante de la lettre de transport maritime:

«Tout document qui n'est pas un connaissement mais qui

- a) Est un reçu des marchandises contenant ou attestant un contrat de transport de marchandises par mer; et

- b) Désigne nommément la personne à laquelle les marchandises doivent être livrées par le transporteur, conformément à ce contrat.»

(En outre, l'article 1.5) porte sur le développement de l'EDI et sur le remplacement éventuel des documents sur papier par des moyens électroniques, en stipulant que:

*«Le ministre peut, en vertu de la réglementation, prendre des dispositions en vue de faire appliquer cette loi dans les cas où un système de télécommunication ou toute autre technique informatique est employé pour effectuer des opérations relatives à: l'émission d'un document auquel cette loi s'applique...»)*

25. La CCI, anticipant l'avenir et réagissant aux propositions émanant de la CNUCED et des milieux commerciaux, bancaires et des transports, a introduit dans la version révisée en vigueur des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU 500) un article portant expressément sur l'utilisation des lettres de transport maritime non négociables dans les lettres de crédit.

26. Les travaux du Comité maritime international (CMI) ont conduit à l'adoption et à la promulgation des «Règles uniformes du CMI relatives aux lettres de transport maritime» (documents TRADE/WP.4/INF.116 et TD/B/FAL/INF.116, du 9 juillet 1991). Sauf dans certaines juridictions (française, par exemple), le chargeur a seul qualité pour donner au transporteur des instructions relatives au contrat de transport: sous réserve des dispositions de toute loi applicable, le chargeur est en droit de changer l'identité du destinataire tant que celui-ci n'a pas demandé la livraison de la marchandise arrivée à destination. Cela a été considéré comme une entrave à l'utilisation plus large des lettres de transport maritime non négociables. Toutefois, les règles du CMI (art. 6, Droit de disposition) prévoient que le chargeur peut renoncer irrévocablement à ce droit et céder son droit de disposition au destinataire, en faisant figurer une mention à cet effet dans la lettre de transport maritime au moment de son émission. L'un des principaux transporteurs de conteneurs du Royaume-Uni emploie déjà la mention suivante:

*«Dès l'acceptation par une banque de la présente lettre de transport en contrepartie de l'émission d'une lettre de crédit (acceptation que la banque confirme au transporteur), le chargeur renonce irrévocablement à tout droit de changer l'identité du destinataire de ces marchandises au cours du transit.»*

(Cette clause, dûment modifiée, pourrait être utilisée dans les cas, relevant par exemple de la loi française, où une partie autre que le chargeur a légalement le droit de changer l'identité du destinataire.)

Lorsque le paiement est effectué au moyen d'un crédit documentaire, cette mention est équitable tant pour le vendeur que pour l'acheteur. Si les documents ne sont pas conformes, le paiement ne sera pas effectué: la banque ne confirmera pas l'acceptation au transporteur, et les marchandises resteront à la disposition du vendeur qui n'a pas été payé. Si les documents sont conformes, l'acceptation sera confirmée au transporteur, les marchandises seront mises à la disposition de l'acheteur et le paiement sera effectué. L'utilisation de cette mention assure la sécurité de la transaction et relève du bon sens commercial.

### ***Utilisation de documents de transport avec verso en blanc***

27. Dans la version révisée en 1983 des articles 25 b) ii) et 26 b) ii) des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU 400), la CCI encourageait expressément l'utilisation de connaissements et de documents de transport combiné indiquant «...certaines ou toutes les conditions de transport par référence à une source ou à un document autre que le document de transport lui-même (document de transport "short" (abrégé) ou sans verso)». Le texte de la version actuellement en vigueur (RUU 500) met l'accent sur l'acceptation bancaire d'un connaissement, d'un document de transport multimodal ou d'une lettre de transport maritime non négociable qui *«paraît contenir toutes les conditions de transport ou seulement certaines d'entre elles par référence à une source ou à un document autre que le document de transport (document "short" (abrégé) ou sans verso)»*.

28. Il est également souligné que *«les banques n'examineront pas la teneur de ces conditions»* (document 470-37/104 de la CCI daté du 17 septembre 1992). (Il convient de garder à l'esprit que dans certaines juridictions il faut prouver que le destinataire a dûment pris connaissance de toutes les conditions auxquelles le document abrégé fait référence. L'utilisation du document abrégé pour une suite d'expéditions peut nécessiter l'acceptation explicite du destinataire.)

### ***Format normalisé***

29. La reconnaissance générale par les milieux commerciaux des avantages et des économies résultant des documents élaborés suivant le modèle de la Formule-cadre des Nations Unies s'est traduite par une normalisation très poussée du format des connaissements.

### ***Connaissement original unique***

30. En ce qui concerne l'idée selon laquelle les connaissements ne devraient être émis que sous forme originale, on observe une évolution progressive des mentalités. Par exemple, là où la version de 1983 des RUU faisait mention de l'acceptation du «jeu complet des originaux émis et destinés à l'expéditeur s'il a été émis plus d'un original...», la version révisée actuellement en vigueur (RUU 500) utilise plutôt la formulation «...un connaissement original unique ou, s'il est émis en plusieurs exemplaires, le jeu complet tel qu'il a été émis...», de manière à faire ressortir la préférence pour un original unique, ou «un jeu complet d'un exemplaire constituant un seul original (1 x 1)» (voir le document 470-37/72 de la CCI).

(La loi française exige au moins deux exemplaires originaux, l'un étant conservé par le transporteur et l'autre étant remis au chargeur. Dans la perspective d'un exemplaire original unique, c'est l'exemplaire remis au chargeur qui compte.)

### ***Prescriptions obligatoires et officielles (aux fins du contrôle des changes et de l'inspection avant expédition)***

31. Il y a lieu de noter que la réaction a été négative, c'est-à-dire qu'il n'a pas été donné suite à la Recommandation.

32. La demande de documents commerciaux négociables pour des tâches secondaires quasi officielles va en augmentant. Les procédures d'inspection avant expédition, de contrôle des changes et de dédouanement en sont les meilleurs exemples. Une telle utilisation à des fins

administratives ralentit la circulation des marchandises et peut entraîner un encombrement dommageable des ports. L'utilisation de la lettre de transport maritime s'en est trouvée retardée. Toutefois, lorsque des documents commerciaux sont exigés pour satisfaire à ces prescriptions obligatoires, un document non négociable peut convenir tout aussi bien qu'un document négociable, en particulier un connaissement. Il faut encourager les autorités administratives à tenir compte de ce fait.

### *Inertie commerciale*

33. Il existe encore des secteurs commerciaux où l'on insiste sur l'utilisation du connaissement négociable, document traditionnel mais maintenant souvent démodé, même lorsque les marchandises ne seront échangées qu'après leur arrivée à destination. En pareil cas, la lettre de transport maritime non négociable remplace efficacement le connaissement négociable. En outre, son utilisation évite l'encombrement et les frais et risques supplémentaires possibles pour les marchandises au port de destination, où elles arrivent souvent bien avant les documents. Cette dernière situation peut devenir financièrement préoccupante pour les opérateurs commerciaux, compte tenu des débats qui ont lieu actuellement dans certains grands ports sur l'opportunité d'essayer d'éviter les encombrements en infligeant de fortes amendes lorsque la remise des marchandises est retardée à cause de l'arrivée tardive des documents.

34. Il faut se rappeler que même s'il est possible d'obtenir des lettres de garantie bancaire afin d'assurer la remise des marchandises sans avoir à présenter le connaissement, ces lettres de garantie sont onéreuses pour la partie commerciale, et elles affectent sérieusement les facilités de crédit qui pourraient être accordées par la banque.

### *Prescriptions en matière de sécurité*

35. Ce qui précède contient implicitement l'idée, peut-être fausse, mais répandue dans les milieux commerciaux et officiels, suivant laquelle un document de transport non négociable assurerait moins de sécurité que le connaissement traditionnel. Du point de vue commercial, la «valeur» du document de transport est sa capacité à assurer la «remise présumée» commercialement souhaitée. Ce résultat peut être obtenu aussi bien en utilisant le caractère juridique de «titre de propriété» du connaissement négociable qu'en recourant à la possibilité pratique de «transfert du droit de disposition» de la lettre de transport maritime non négociable.

36. Du point de vue administratif, que ce soit pour faire respecter les prescriptions douanières ou aux fins du contrôle des changes, le connaissement négociable et la lettre de transport maritime non négociable permettent tous deux d'obtenir le résultat souhaité: ils permettent d'identifier et de contrôler les partenaires commerciaux, les marchandises et la transaction commerciale. (Ce que les milieux commerciaux comme les milieux administratifs refusent de reconnaître, c'est que le type du document de transport, ou de tout moyen électronique équivalent qui peut le remplacer, est moins important que son authenticité. Malheureusement, comme le montre l'expérience actuelle, des documents de transport frauduleux peuvent être émis, et acceptés comme étant authentiques. Ce n'est pas le type de document mais l'honnêteté de l'émetteur qui assure la sécurité, et cette question exige un savoir-faire commercial.)



***Traitement automatique de l'information (TAI) et échange de données informatisé (EDI)***

37. Depuis l'élaboration de la version initiale de la Recommandation n° 12, la transmission automatisée de données a subi une révolution avec la venue à l'avant-scène de l'EDI (échange de données informatisé). En 1979, quelques chargeurs disposaient de systèmes conçus de façon à utiliser les techniques de traitement automatique de l'information afin de réduire la circulation de documents sur papier grâce à la reproduction par ordinateur et de faciliter la production de documents de transport et de documents connexes, alors que l'EDI des années 90 assure le transfert électronique d'un ordinateur à un autre de transactions commerciales ou administratives, au moyen d'une norme convenue permettant de structurer les transactions ou les données des messages. L'EDI est plus rapide, plus efficace et plus précis que les systèmes de documents sur papier.

***EDIFACT-ONU (Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport)***

38. Ces règles ont été élaborées pour constituer la norme internationale conformément à laquelle les messages EDI sont structurés et transmis entre systèmes informatiques indépendants. Actuellement, quelque 160 messages ont été mis au point ou sont à divers stades d'élaboration. Parmi ceux-ci, plus de 40 portent sur la circulation des marchandises; cela va du message de type «document de transport» à ceux qui correspondent à la déclaration en douane de marchandises destinées à l'importation, à l'exportation ou en transit. Actuellement, on examine aussi la possibilité d'introduire dans certains messages sur «la circulation des marchandises» des données qui leur conféreront un statut contractuel plus proche de celui des documents traditionnels sur papier qu'ils sont appelés à remplacer.

***Négociabilité***

39. L'EDI et l'EDIFACT posent toutefois un problème. Un message électronique ne peut pas posséder le caractère juridique de «négociabilité» actuellement associé à la possession matérielle d'un document sur papier. Par conséquent, toute initiative visant à utiliser des documents dont la fonction de négociabilité aura été éliminée facilitera le passage de l'échange de données sur papier à l'EDI. Cela montre à quel point il importe de surmonter l'inertie commerciale et l'attachement aux traditions évoqués aux paragraphes 20 et 21 ci-dessus.

***«Négociabilité informatisée» («Connaissances informatisés»)***

40. Il faut se rappeler toutefois que dans certains types de transactions, en particulier lorsque les marchandises font l'objet d'un échange au cours du transit, il peut être difficile sur le plan commercial de se passer de la notion de négociabilité. Diverses propositions ont été faites pour surmonter ce problème. Elles sont fondées sur l'idée d'un bureau d'enregistrement où le connaissance original pourrait être déposé, les droits sur les marchandises étant transférés à l'aide d'un unique message authentifié entre ce bureau d'enregistrement et les parties qui ont successivement des intérêts sur les marchandises, soit directement soit par le biais d'un nantissement. Les organismes suivants ont engagé des travaux en ce sens:

- La Chase Manhattan Bank, avec le «Seadocs-scheme», qu'elle a abandonné;

- Le CMI, avec les «Règles uniformes pour le connaissance informatisé» (Règles du CMI pour le connaissance informatisé, et notes explicatives de M. Ramberg: Mise à jour L/C, avril 1991, p. 21 à 31: ces Règles du CMI ne sont pas fondées sur la notion de bureau central d'enregistrement mais sur celle de «code confidentiel»). Ce code est destiné à être utilisé par chaque transporteur individuellement, mais le système pourrait aussi être exploité par un groupe de transporteurs reliés à un bureau central d'enregistrement);
- Le groupe de travail de l'INTERTANKO, avec le document (BS/5.7.90) sur l'échange de données informatisé concernant le connaissance pour les chargements de pétrole; (ce document prévoit «un registre informatique ... une opération commerciale indépendante, pouvant être effectuée par une banque ou un consortium de banques... Même si les banques semblent être les mieux placées pour faire ce travail, l'opération pourrait être effectuée par toute société ayant une autorité suffisante pour bénéficier de la confiance de tous les participants...»);
- Le BIMCO, avec son projet de connaissance multidisciplinaire fondé sur «un scénario de plusieurs messages différents, échangés selon une suite logique et qui, ensemble, permettent d'obtenir un connaissance qui soit négociable». («Le projet s'inspire des messages EDIFACT, des Règles du CMI et des règles UNCID... Le comité permanent du BIMCO sur l'EDI a estimé que la notion de registre central pourrait permettre de surmonter les difficultés apparues dans la version initiale des Règles du CMI. Si le BIMCO, en tant qu'organisation internationale non politique jouissant d'une bonne réputation, exploitait le registre au nom de ses membres, les transporteurs ne seraient pas contraints d'investir dans le développement coûteux de systèmes, et les chargeurs seraient assurés de la sécurité des opérations.») (extrait d'une «Introduction au projet B/L du BIMCO»); et
- Le Comité national de la documentation sur le commerce international (NCITD), avec sa proposition de «Connaissance électronique» dans laquelle il est envisagé de charger du contrôle soit une «partie à l'expédition», soit une «société informatique ou de communication désignée par le chargeur» (document TRADE/WP.4/R.710).

Ces «variations sur un thème» rompent toutes avec les conceptions traditionnelles et constituent une avancée importante.

41. Toutefois, que l'on opte pour un bureau central d'enregistrement où le connaissance original pourrait être déposé, les droits sur les marchandises étant transférés à l'aide d'un message unique authentifié, ou que les progrès techniques permettent finalement d'aboutir aux mêmes résultats, par exemple au moyen de la signature et de l'endossement électronique, il faut réfléchir aux problèmes de coût, de sécurité, d'efficacité et de responsabilité (suivant que le bureau d'enregistrement sera un organisme privé, coopératif ou indépendant).

#### ***Transmission des documents de transport au moyen de l'EDI***

42. Toutefois, pendant ce temps, certains secteurs d'activité commerciale ont non seulement accepté la notion de document de transport non négociable par opposition à celle de

connaissance négociable, mais ils ont aussi cherché à remplacer l'échange de données sur papier (documents) par l'échange de données informatisé (messages). À titre d'exemple, on peut mentionner l'institution en Scandinavie du «Data Freight Receipt» qui est l'équivalent informatisé de la lettre de transport maritime non négociable sur papier. (Voir K. Gronfors «Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement (1982)». Noter également la «loi de 1992 sur le transport de marchandises par mer» du Royaume-Uni) (voir le paragraphe 12.)

### ***INCOTERMS 1990***

43. La dernière révision des Incoterms de la CCI (publications 460 et 461 (90) de la CCI) reflète l'évolution des mentalités dans le domaine commercial. La référence traditionnelle au connaissance y est remplacée par la mention du «document de transport usuel», dont les exemples cités sont, entre autres, «le connaissance négociable, la lettre de transport maritime non négociable ou le document de transport fluvial», faisant ainsi apparaître qu'il n'est plus nécessaire que le document de transport maritime soit un connaissance négociable.

44. La publication 460 appelle l'attention sur le fait que «ces dernières années, on est parvenu à une simplification considérable des pratiques documentaires. Les connaissances sont fréquemment remplacés par des documents non négociables semblables à ceux utilisés pour des modes de transport autres que le transport par mer. Ces documents portent le nom de «lettre de transport maritime», «liner waybill», «reçu de fret» ou de variantes de ces expressions. Ces documents non négociables sont d'un usage très satisfaisant sauf si l'acheteur désire vendre les marchandises en cours de transport en remettant au nouvel acheteur un document papier. Pour que cela soit possible, l'obligation du vendeur de fournir un connaissance selon les termes CFR et CIF doit nécessairement être maintenue. Mais si les parties contractantes savent que l'acheteur n'envisage pas de vendre les marchandises en cours de voyage, elles peuvent expressément libérer le vendeur de l'obligation de fournir un connaissance, ou encore utiliser les termes CPT et CIP qui ne comportent pas l'obligation de fournir un connaissance».

45. On trouve aussi dans ces Incoterms révisés la notion de «données informatiques équivalentes» proposée en remplacement du traditionnel document sur papier. La publication 461/90 précise que «la solution consiste à obtenir l'agrément de toutes les parties concernées», ce qui correspond à la mention dans le projet du BIMCO des «Règles UNCID» qui «établissent les normes destinées aux bonnes pratiques relatives à l'échange électronique de données». Ces règles servent donc d'«éléments de base pour l'élaboration d'un accord d'échange de données».

### ***Accord d'échange***

46. Ce type particulier d'accord constitue la base contractuelle juridique sur laquelle les parties peuvent s'appuyer pour transférer par voie électronique des données relatives à un contrat commercial sous-jacent. L'accord lui-même, ou un appendice technique ou un manuel d'utilisation qui lui serait rattaché, pourrait déterminer par référence les conditions détaillées du contrat de transport, comme dans le cas du document de transport traditionnel sur papier, abrégé ou avec verso en blanc. Ces conditions ne sont évidemment pas négociables entre le chargeur et le transporteur: le texte en petits caractères du document sur papier est établi selon la législation nationale et/ou les conventions internationales appropriées. (De même que les parties autres que le chargeur ou le transporteur, telles que les banques et les assureurs, peuvent être

concernées par les documents sur papier, elles peuvent aussi être concernées par les messages électroniques équivalents, et peuvent donc être intéressées par un accord d'échange de données.)

### *Systèmes informatisés des transporteurs et des ports*

47. Bien que n'étant pas directement liées aux documents maritimes traditionnels sur papier, au connaissement négociable ou à la lettre de transport maritime non négociable, les informations qui sont traitées par ces systèmes peuvent présenter de l'intérêt dans d'autres domaines, en particulier lorsqu'elles sont disponibles sous une forme informatisée.

48. L'EDISHIP, par exemple, élaboré par dix grandes compagnies maritimes, permet aux exportateurs de transférer par voie électronique des informations sur les réservations, des instructions relatives au transport maritime des marchandises et des données concernant la valeur de la cargaison, la nature de la transaction, l'expéditeur et le destinataire, les termes de l'échange, etc., à l'exclusion de l'émission du document de transport s'y rapportant ou du message électronique équivalent (voir «EDISHIP: The Practical Solution»).

49. Certaines de ces informations sont aussi importantes du point de vue des ports, lorsqu'un transporteur unique donne des instructions relatives au déchargement ou que plusieurs utilisateurs opèrent de la même façon. Les transporteurs et les ports échangent déjà ce genre d'information.

(Il y a lieu de noter l'article 4.3) de la Convention de l'ONU de 1991, non encore ratifiée, sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international qui permet de remplacer un document sur papier par un message d'échange de données informatisé équivalent.)

50. De la même manière, les autorités douanières, désireuses de connaître les détails des transactions même s'ils ne sont pas directement fournis par les documents de transport traditionnels sur papier ou par les «messages électroniques équivalents», demandent actuellement de plus en plus souvent que les informations soient transmises par voie électronique. Les informations concernant une transaction particulière peuvent ensuite être retransmises à d'autres autorités concernées par les marchandises, par exemple aux autorités sanitaires ou portuaires.

51. Finalement, il faut observer au sujet du remplacement du document de transport maritime sur papier par un «message électronique équivalent» que les trois conventions internationales de base concernant le document de transport maritime, à savoir la Convention de La Haye, les Règles de La Haye et de Visby, et la Convention de Hambourg, prévoient l'émission d'un document écrit, même si la Convention de Hambourg prévoit aussi la signature par tout autre «moyen électronique s'il n'est pas en contradiction avec la loi en vigueur dans le pays d'émission du connaissement». Il pourrait donc être nécessaire à moyen terme de revoir cet aspect du document de transport maritime.

## **IV. PORTÉE**

52. La présente Recommandation vise à simplifier, rationaliser et harmoniser les procédures et documents utilisés pour attester le contrat de transport dans le domaine maritime.

## V. DOMAINE D'APPLICATION

53. La présente Recommandation s'applique aux documents de transport attestant le contrat ou portant engagement de transporter des marchandises par bateau, ainsi qu'aux procédures connexes. Elle s'applique aussi, le cas échéant, au transport multimodal. Bien que non applicable aux chartes-parties, elle peut être utilisée pour les connaissements et documents analogues établis dans le cadre de chartes-parties.

## VI. DÉFINITIONS

54. Les définitions ci-après ont été établies aux fins de la présente Recommandation.

### *Lettre de transport maritime*

55. Document non négociable attestant l'existence d'un contrat de transport de marchandises par mer et la prise en charge ou l'embarquement des marchandises par le transporteur, ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises au destinataire indiqué sur le document.

### *Connaissement*

56. Document attestant l'existence d'un contrat de transport par mer et la prise en charge ou l'embarquement des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise du document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur. (Convention sur le transport de marchandises par mer, Hambourg, mars 1978.)

### *Connaissement direct*

57. Connaissement attestant l'existence d'un contrat de transport d'un lieu à un autre, par étapes séparées, une partie au moins du trajet se faisant par voie maritime; par ce document, le transporteur qui l'a émis accepte la responsabilité du transport conformément aux dispositions du connaissement direct.

### *Connaissement original*

58. Connaissement désigné comme connaissement original.

## VII. PROPOSITIONS

59. Compte tenu des observations qui précèdent, il est proposé que les parties à une transaction commerciale:

- i) Évaluent les avantages de la lettre de transport maritime non négociable et encouragent son utilisation à la place du connaissement, lorsque les marchandises ne sont pas échangées au cours du transit (voir les paragraphes 22 à 26);
- ii) Évaluent les inconvénients de l'utilisation du connaissement lorsqu'il n'est pas indispensable à la transaction commerciale, ainsi que les inconvénients, coûts

et risques qui en résultent pour la remise des marchandises au lieu de destination sur présentation d'une lettre bancaire de garantie en l'absence d'un connaissance original (voir le paragraphe 33);

- iii) Accueillent favorablement la tendance des transporteurs à faire simplement référence (dans un document abrégé ou avec verso en blanc) aux conditions du contrat de transport (imprimées en petits caractères au verso d'un connaissance), en notant que ces conditions ne sont pas négociables, sauf peut-être dans le cas de charte-partie, et sont établies selon les conventions internationales appropriées (voir le paragraphe 27);
- iv) N'exigent un connaissance négociable - ou un message électronique équivalent (voir le paragraphe 40) - que dans les cas où les marchandises sur lesquelles il porte sont échangées au cours du transit, en notant les possibilités offertes par les systèmes d'enregistrement mentionnés au paragraphe 40, et le fait que cette nouvelle orientation tire parti des avantages de l'EDI et est suffisamment bien établie pour susciter l'intérêt tant des milieux commerciaux que des autorités administratives (voir aussi le paragraphe 33);
- v) Examinent l'opportunité d'exiger, à titre de mesure de prévention des fraudes, que ce document de transport maritime négociable sur papier soit émis sous la forme d'un jeu de documents constituant un seul original (1 x 1) (voir le paragraphe 30).

60. Les autorités administratives devraient de leur côté:

- i) Évaluer la possibilité de satisfaire les besoins administratifs ou les prescriptions impératives (y compris celles des lois nationales et/ou des conventions internationales) au moyen de la lettre de transport maritime non négociable plutôt que du connaissance négociable (voir les paragraphes 32 et 35);
- ii) Envisager la possibilité d'élaborer une législation permettant de remplacer le document de transport maritime sur papier par un message électronique équivalent (voir le paragraphe 24).

61. Tant les parties commerciales que les autorités administratives devraient évaluer, en ce qui concerne aussi bien les documents de transport sur papier que les «messages électroniques équivalents», les avantages liés à la mise en application de la Recommandation n° 8 du WP.4 intitulée «Méthodes relatives à un Code unique d'identification (UNIC)», qui vise à simplifier les procédures commerciales et à en renforcer la sécurité.

-----