



Commission économique pour l'Europe

Comité du commerce

**Centre pour la facilitation du commerce
et les transactions électroniques****Dix-septième session**

Genève, 7 et 8 juillet 2011

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Recommandations et normes nouvelles révisées**Révision de la Recommandation n° 12, Mesures destinées à
faciliter les procédures relatives aux documents de transport
maritime****Document présenté par le Groupe de travail des procédures du
commerce international (ITPWG-TBG15) pour approbation***Résumé*

À sa neuvième session, en mars 1979, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international (WP.4), prédécesseur du CEFACT-ONU, 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).

Cette recommandation vise à simplifier, rationaliser et harmoniser les procédures et documents utilisés pour attester l'existence du contrat de transport dans le domaine maritime.

Elle s'applique aux documents d'expédition attestant le contrat de transport ou portant engagement de transporter des marchandises par bateau, ainsi qu'aux procédures commerciales et administratives 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.

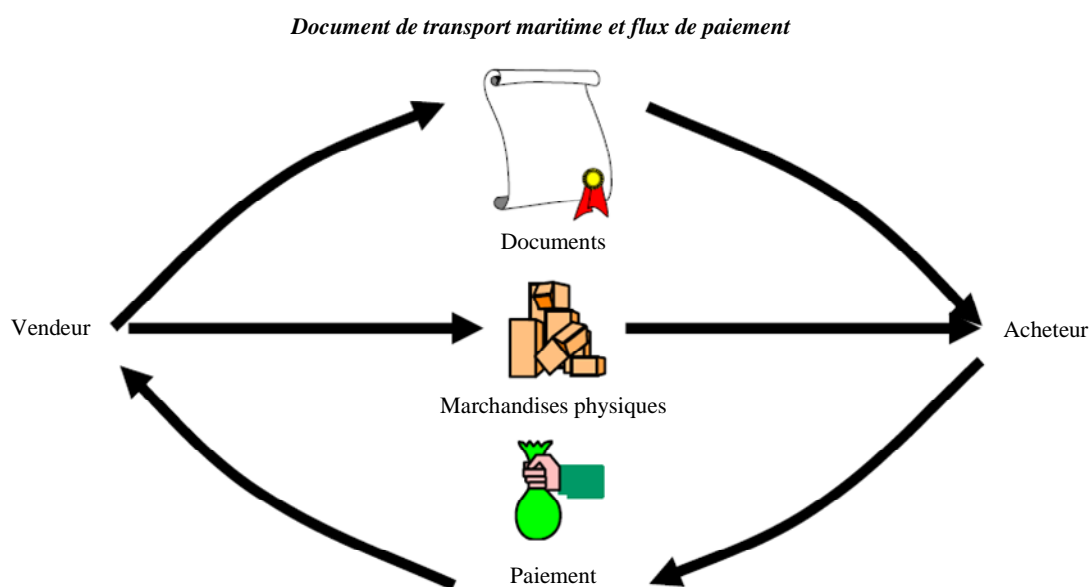
Le présent document renferme la troisième édition de la Recommandation n° 12, établie par le Groupe des procédures du commerce international (ITPWG-TBG15) du CEFACT-ONU. La présente révision, approuvée par le Comité directeur du TBG, annule et remplace la deuxième édition (ECE/TRADE/240).

Elle est soumise pour examen et approbation à la dix-septième session plénière du
CEFACT-ONU.

Introduction

1. Au cœur de toute transaction commerciale internationale de marchandises se trouve le contrat de vente entre le vendeur et l'acheteur qui établit le déroulement et la réalisation de la transaction commerciale. Un contrat distinct couvre le transport physique des marchandises vendues. Il y a parfois aussi un contrat de financement qui garantit et souvent régit le mode de paiement convenu.

2. Des documents de transport maritime sont émis pour couvrir le contrat de transport: ils portent sur une expédition particulière de marchandises acheminées entre le vendeur et l'acheteur (avec parfois des intermédiaires) et viennent en complément, tout en étant totalement distincts, du mouvement physique des marchandises. Un mouvement réciproque de fonds entre l'acheteur et le vendeur fait pendant au mouvement des documents de transport.



Aperçu très simplifié du flux des marchandises, des documents et des fonds

3. Les documents de transport maritime remplissent deux fonctions principales:
 - a) Attester l'existence du contrat ainsi que ses clauses et conditions générales;
 - b) Attester que le transporteur agréé a pris en charge les marchandises en vue de leur expédition et attester l'état apparent de ces dernières.
4. Il existe deux principaux types de documents de transport maritime:
 - La lettre de transport maritime: document non négociable attestant l'existence du contrat de transport de marchandises et la prise en charge des marchandises par le transporteur pour expédition, et identifiant la personne à qui les marchandises doivent être livrées;
 - Le connaissement: document attestant de même l'existence du contrat de transport et la prise en charge des marchandises par le transporteur pour expédition. Mais ce document remplit une troisième fonction, puisqu'il s'agit également d'un titre représentatif des marchandises que l'on doit remettre au transporteur pour pouvoir

prendre livraison de ces dernières. En tant que tel, il assure une possession indirecte des marchandises et est un moyen de transmettre la propriété des marchandises en transit du vendeur à l'acheteur. Un connaissement peut être soit négociable, ce qui permet de transmettre le titre de propriété des marchandises le long d'une chaîne d'acheteurs, soit non négociable («nominatif»), auquel cas il facilite la transmission de la propriété des marchandises au seul destinataire désigné.

5. La présente Recommandation, assortie de lignes directrices, montrera que la lettre de transport maritime présente des avantages considérables par rapport au connaissement.

6. Les avantages de la lettre de transport maritime sont les suivants, la liste n'étant pas exhaustive:

- Puisqu'il ne s'agit pas d'un titre représentatif conférant propriété, la lettre de transport maritime peut être soit un document papier soit un échange de données informatisé sous forme, par exemple, de message, et peut donc être parfaitement adaptée aussi bien aux transactions papier qu'aux transactions électroniques;
- Il n'est pas nécessaire de faire parvenir à destination un connaissement papier en tant que titre représentatif des marchandises pour que la livraison soit effectuée;
- La lettre de transport maritime permet d'éviter d'avoir éventuellement à recourir à une lettre de garantie pour assurer la livraison en temps voulu des marchandises, livraison qui peut se trouver retardée lorsque le connaissement arrive tardivement à destination;
- Des équivalents électroniques de la lettre de transport maritime sont déjà largement utilisés;
- L'utilisation de la lettre de transport maritime entraîne une réduction des coûts administratifs de la transaction pour toutes les parties à la chaîne d'approvisionnement internationale.

7. En outre, la Recommandation examine la question de la pratique actuelle selon laquelle l'utilisation d'un connaissement est souvent (délibérément) exigée pour des tâches qui ne relèvent pas du champ juridique pour lequel il était initialement destiné. Les alinéas *a* à *d* de la Recommandation ont pour objet d'encourager toutes les parties de la communauté commerciale et les gouvernements à revoir cette pratique répandue et, dans la mesure du possible, à y mettre fin.

Recommandation n° 12

8. Le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), par suite du processus d'élaboration ouvert entrepris en 2006, recommande donc:

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.

9. Le CEFACT-ONU désigne la Recommandation n° 12, assortie des pratiques particulières recommandées et des lignes directrices y relatives, à l'attention des administrations publiques et de toutes les parties à la chaîne d'approvisionnement internationale.

Portée

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

Domaine d'application

11. La présente Recommandation s'applique aux documents d'expédition attestant le contrat de transport ou portant engagement de transporter des marchandises par bateau, ainsi qu'aux procédures commerciales et administratives 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.

Lignes directrices relatives à la Recommandation n° 12

Introduction

12. Les lignes directrices relatives à la Recommandation n° 12 sont destinées à aider les gouvernements, les administrations, institutions et autorités publiques et tous les acteurs privés de la chaîne d'approvisionnement internationale à bien comprendre le rôle et les fonctions des différents documents de transport maritime.

13. Les quatre recommandations distinctes sont adressées aux parties qui sont impliquées dans la circulation de marchandises par mer ou qui ont un impact sur cette circulation, l'objectif étant d'encourager chaque fois que possible l'utilisation de la lettre de transport maritime non négociable pour faciliter les procédures documentaires en matière de transport maritime.

I. Transport et livraison de marchandises

14. Lorsque des parties à un contrat de vente choisissent de préférence la lettre de transport maritime pour attester le contrat de transport, ce document, ou l'information qu'il contient, peut être transmis par la méthode que le vendeur et l'acheteur jugeront la plus efficace et la plus fiable, notamment par courrier postal, télécopie, courrier électronique, image numérisée ou message informatisé.

15. En revanche, lorsqu'un connaissement est utilisé, le vendeur doit faire en sorte que le document original parvienne à l'acheteur afin que celui-ci puisse le remettre au transporteur et prendre ainsi livraison des marchandises.

16. Cette obligation peut créer des problèmes puisque les marchandises arrivent souvent au port de déchargement ou au lieu de livraison avant que l'acheteur ait reçu le connaissement. Ce qui veut dire que les marchandises sont prêtes à être livrées mais que l'acheteur ne peut pas en prendre livraison.

17. Lorsque le connaissement n'arrive pas à temps, l'acheteur a deux possibilités:

- Attendre que le document arrive (ce qui n'est en général pas acceptable); ou
- Émettre une lettre de garantie pour pouvoir prendre livraison des marchandises, avec les coûts et le risque commercial supplémentaires que cela implique.

18. Une lettre de garantie est une déclaration écrite par laquelle l'acheteur s'engage à garantir le transporteur contre toute rupture du contrat de transport par déchargement ou livraison indus des marchandises. Les transporteurs insistent généralement sur le fait que la lettre de garantie est sans réserve, sans limitation quant au montant et à la durée, signée par l'acheteur et cautionnée par une banque digne de confiance.

19. Dans la pratique, les transporteurs accepteront généralement une lettre de garantie limitée du point de vue de la durée (deux ans) et du montant (200 %). Dans de telles conditions, l'acheteur considérera que l'émission d'une lettre de garantie entraîne des frais supplémentaires et risque d'influer sur sa capacité d'obtenir des fonds ou des lignes de crédit.

20. La lettre de garantie ne va pas sans risques. Premièrement, les transporteurs ne l'acceptent pas toujours. Un transporteur qui, contre une lettre de garantie, a remis les marchandises à une autre partie que le destinataire légitime demeure responsable vis-à-vis de ce dernier pour avoir livré les biens à une autre personne et n'est pas toujours en mesure

de faire appliquer la garantie. Deuxièmement, la banque peut aussi décider de ne pas cautionner ni garantir la lettre. La plupart des transporteurs recommandent donc à leurs agents, par principe, de ne jamais accepter de lettre de garantie.

II. Équivalents électroniques des documents de transport maritime

21. Le progrès des technologies de l'information et de la communication, qui permet de disposer d'équivalents électroniques sûrs des documents, est un moyen de remédier aux problèmes posés par le connaissance papier. Mais un message électronique ou un échange de données informatisé ne possède pas toujours le caractère juridique de «négociabilité» associé à la possession matérielle d'un document sur papier.

22. Deux types de systèmes de transactions électroniques tentent de résoudre le problème en cherchant à assurer un traitement informatisé du connaissance. Le premier remplace le connaissance papier par un registre électronique de détenteurs de titres dont la gestion est confiée à un tiers de confiance. Le contact avec le tiers de confiance est autorisé via une messagerie électronique sécurisée et des codes uniques connus seulement du *détenteur actuel du titre* et du bureau d'enregistrement. Le fonctionnement de tels systèmes d'enregistrement a tendance à être complexe et coûteux, les coûts se répercutant sur les utilisateurs sous la forme de droits ou de redevances d'abonnement. Les registres manquent aussi parfois de souplesse du fait de leur caractère exclusif et de leur incapacité à traiter une combinaison de documents papiers et de transactions électroniques. En outre, le tiers de confiance qui gère le registre limite souvent sa responsabilité si les marchandises sont remises au mauvais destinataire ou de façon indue.

23. Le second système destiné à assurer un connaissance sans papier utilise les technologies de l'information pour sécuriser la transaction commerciale. Fondé soit sur un dispositif du type «carte de crédit» soit sur le principe du compte bloqué, ce système effectue le paiement lorsque les marchandises ont été livrées conformément au contrat de vente. Le vendeur bénéficie du paiement sécurisé garanti par le système, et l'acheteur est protégé puisque le paiement n'est pas effectué tant que les marchandises ne sont pas acceptées. Mais ce système souffre de bon nombre des difficultés rencontrées par le système du registre en matière de coûts, de souplesse et de responsabilité.

24. S'agissant de la lettre de transport maritime, en revanche, des équivalents électroniques sont déjà largement utilisés. Fondé sur le document conforme à la Recommandation n° 1 – Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux –, le message IFTMCS d'EDIFACT-ONU, assorti des directives relatives à son application, vise à faciliter un échange effectif de données entre systèmes commerciaux informatisés. Le passage à l'environnement électronique de la lettre de transport maritime s'est fait beaucoup plus facilement que dans le cas du connaissance, dont la qualité de titre représentatif constitue un facteur de complexité et est source de difficultés.

25. La documentation électronique présente des avantages considérables pour la préparation et l'utilisation des documents de transport maritime. Elle se traduit notamment par une plus grande efficacité du fait d'une procédure plus précise et plus rapide permettant de limiter (ou d'éliminer) les erreurs et de réutiliser des données venant d'autres documents commerciaux. Elle peut aussi entraîner une réduction des coûts liés aux droits de magasinage et de location de conteneurs, un accroissement de la visibilité et de la transparence de la chaîne d'approvisionnement, une amélioration du service à la clientèle et une augmentation de la compétitivité.

III. Besoins opérationnels – utilisation du document de transport négociable

26. Autrefois, le connaissement négociable était le seul document utilisable en matière de transport maritime. De nombreux opérateurs restent rigoureusement attachés à l'utilisation de ce document traditionnel pour transmettre des titres (de propriété) et des droits sur les marchandises, prendre dûment livraison de la cargaison et obtenir des crédits commerciaux, souvent un crédit documentaire, pour le contrat international de vente.

27. L'idée qu'un connaissement négociable est indispensable à la livraison de marchandises par mer n'est plus de mise, comme le montre la dernière révision des Incoterms de la CCI (publications 560 et 620, Incoterms 2000) qui se réfère désormais au «document de transport usuel». La publication 560 appelle en effet l'attention sur le fait que «ces dernières années, on est parvenu à une simplification considérable des pratiques documentaires. Les connaissements 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", "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 connaissement 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 connaissement, ou encore utiliser les termes CPT et CIP qui ne comportent pas l'obligation de fournir un connaissement.».

28. Dans certaines circonstances, l'utilisation d'un connaissement négociable sera toujours nécessaire. Les cas les plus évidents sont ceux où les marchandises, par exemple du café ou des céréales, sont échangées en cours de transit et lorsque le contrat financier stipule le recours à un crédit documentaire pour effectuer le paiement. Dans de tels cas, le document de transport négociable est utilisé soit pour opérer le transfert juridique de propriété à un nouveau propriétaire soit pour assurer la sécurité et la protection de la procédure de paiement.

29. Il y a aussi d'autres cas où les parties à une transaction commerciale internationale peuvent avoir besoin d'une sécurité documentaire indépendante pour la livraison des marchandises ou le paiement. Cela se produit généralement au début d'un nouvel accord commercial, avant que ne s'établisse une relation de travail solide et fiable. Les parties peuvent également prendre en considération les autres risques inhérents au commerce international, par exemple:

- Le risque national – catastrophes naturelles et risques liés aux secteurs public et privé;
- Le risque financier – risques de crédit et de change;
- Le risque commercial – défaut de livraison ou de paiement.

30. Lorsque plusieurs de ces risques se conjuguent, le vendeur ou l'acheteur peuvent chercher à supprimer ou à réduire leur exposition potentielle par la gestion du processus documentaire. Le négociant qui voudra bénéficier de clauses de réassurance dans le cadre du dispositif juridique encadrant l'utilisation du connaissement choisira par conséquent d'utiliser le connaissement pour couvrir l'élément transport de la transaction commerciale internationale. Mais la recherche d'un niveau supérieur de sécurité documentaire a forcément un coût.

31. Le négociant qui envisage d'utiliser le connaissance pour répondre à un tel besoin opérationnel légitime devrait procéder à une analyse coût-avantage de cette solution afin de s'assurer que les bénéfices perçus justifient le surcoût entraîné. À mesure que le partenariat commercial se développe et que les risques liés à la chaîne d'approvisionnement sont maîtrisés, les négociants devraient revoir en permanence le besoin de document de transport négociable afin que le recours à un tel document ne devienne pas une pratique commerciale «institutionnalisée».

32. L'adoption de la lettre de transport maritime constitue pour les vendeurs et les acheteurs une solution plus souple et moins compliquée parce qu'elle supprime la nécessité de présenter un document papier pour prendre livraison de la cargaison arrivée à destination. En outre, les dispositions juridiques encadrant l'utilisation des documents de transport maritime rattrapent leur retard sur les procédures commerciales modernes et plaident pour l'autorité et l'utilisation de la lettre de transport maritime dans les transactions commerciales internationales.

33. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a déployé beaucoup d'efforts en vue de définir des règles juridiques appropriées pour les documents de transport maritime, notamment les lettres de transport maritime, efforts qui ont abouti à l'adoption en 2008 de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, ou «Règles de Rotterdam». Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

34. L'utilisation d'une lettre de transport maritime peut représenter une procédure documentaire plus simple et plus efficace. Il convient donc que toutes les parties commerciales revoient régulièrement et examinent attentivement l'utilisation des documents de transports maritimes, et actualisent la pratique commerciale en recourant à des solutions plus simples et plus économiques.

35. La nécessité que toutes les parties à la chaîne d'approvisionnement internationale procèdent à un tel examen a été soulignée dans le rapport que la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) a établi sur les résultats d'une enquête intitulée «L'utilisation des documents de transport dans le commerce international»¹: «si les personnes interrogées paraissent dans l'ensemble conscientes des avantages et des inconvénients respectifs de l'utilisation des documents de transport négociables et non négociables, il semble que les connaissances négociables soient parfois utilisés par habitude, sans qu'il y ait nécessité d'utiliser un titre représentatif. Il s'agit à l'évidence d'un domaine dans lequel les parties commerciales devraient envisager de revoir leur pratique.».

Recommandation n° 12 a)

36. **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 connaissance, 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.

Besoins opérationnels – le contrat de transport

37. La partie qui organise le transport des marchandises déterminera le type de document de transport maritime choisi pour l'expédition. Bien que ce soit toujours le

¹ UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 – 26 novembre 2003.

transporteur (ou son agent) qui délivre ce document en vertu du contrat de transport, le transporteur ne participe pas à ce choix, se bornant à informer le vendeur ou l'acheteur des documents de transport maritime utilisables.

38. L'efficacité des documents de transport maritime pour ce qui est d'assurer la validité, l'intégrité et la sécurité de l'acheminement des marchandises a conduit d'autres parties aux transactions commerciales internationales à adapter le document choisi pour répondre à des besoins opérationnels spécifiques, surtout dans les secteurs bancaire et financier.

39. Lorsqu'un connaissement est choisi pour attester le contrat de transport, il vise à répondre aux besoins du transporteur et du client. Ces besoins diffèrent en fonction de l'expédition, du chargeur et de la compagnie maritime et peuvent évoluer dans le temps, ce dont le connaissement rend compte. Les parties tierces, telles que les banques et les autorités compétentes, qui utilisent le connaissement à d'autres fins doivent en être conscientes et être prêtes à revoir leurs propres procédures pour tenir compte d'une telle évolution si elles veulent continuer à utiliser le document à des fins pour lesquelles il n'était pas initialement prévu.

40. Il n'est ni raisonnable ni acceptable que des tiers cherchent à empêcher ou à contrecarrer l'évolution de la pratique maritime commerciale se rapportant au contrat de transport, toute tentative de ce genre risquant de compromettre sérieusement l'exécution de la transaction commerciale internationale.

Recommandation n° 12 b)

41. **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 offrir à la demande de leurs clients soit la lettre de transport maritime soit le connaissement, en décourageant l'utilisation du connaissement lorsque celle-ci n'est pas nécessaire.

Besoins opérationnels – instruments de paiement et crédits documentaires

42. Le crédit documentaire est généralement considéré comme un moyen de règlement sûr et sécurisé, et environ 15 % des transactions commerciales internationales utilisent ce mode de paiement. Le crédit documentaire est habituellement utilisé lorsque le vendeur et l'acheteur n'ont pas encore établi de relations commerciales solides et de confiance, ou lorsqu'il y a instabilité dans la chaîne d'approvisionnement ou le cycle de paiement. Cependant, il n'est en aucun cas totalement sûr et peut s'avérer onéreux pour les partenaires commerciaux.

43. Le vendeur et l'acheteur souhaiteront peut-être éviter ces complications et ce coût en envisageant d'autres solutions de paiement, telles que le paiement anticipé, l'encaissement documentaire (habituellement appelé «règlement contre remise des documents») ou la transaction en compte ouvert.

Besoins opérationnels – contrat de financement

44. Une banque (ou une autre institution ou partie financière) qui propose un contrat de financement au titre d'une transaction commerciale internationale exige presque toujours le recours à un crédit documentaire, qui est l'instrument de paiement le plus sûr et lui permet

de protéger ses intérêts dans la transaction. Ceci est particulièrement vrai lorsque la banque qui finance la transaction ne bénéficie d'aucune forme directe de sécurité financière.

45. Les conditions du crédit documentaire visent à répondre aux besoins opérationnels des différentes parties, et notamment:

- **Du vendeur:** qui veut être réglé avant de se dessaisir de son contrôle sur les marchandises;
- **De l'acheteur:** qui veut avoir le contrôle des marchandises pour être sûr que celles-ci ne seront pas livrées à une autre partie;
- **De la banque:** qui prend en charge les documents uniquement dans le cadre d'un engagement séparé et autonome d'assurer le paiement et de garantir que l'acheteur a les moyens de rembourser.

46. Dans la pratique, et pour atteindre ses objectifs, la banque exige le contrôle des marchandises sans toutefois être partie au contrat de transport. Elle cherche par là à éviter les nombreuses indemnités qui pourraient être dues au transporteur. Le contrat de financement prévoira donc le plus souvent l'utilisation d'un connaissance négociable en tant que titre représentatif des marchandises afin d'assurer l'efficacité du mode de paiement et une protection contre les risques encourus par les parties concernées.

47. Or la lettre de transport maritime, elle aussi, est une preuve documentaire du contrat de transport et atteste que les marchandises échangées sont conformes aux clauses et conditions commerciales du contrat de vente international. Indépendamment de ces contrôles commerciaux supplémentaires, un contrat de financement stipulant le recours à un crédit documentaire limitera la gamme des documents de transport maritime pouvant être utilisés par les parties commerciales.

48. Lorsque les vendeurs et les acheteurs considèrent le financement d'une transaction commerciale internationale, ils doivent soigneusement évaluer les avantages qu'offre le crédit documentaire en matière de protection supplémentaire par rapport aux avantages qu'offre, en matière de coût et de temps, une lettre de transport maritime non négociable susceptible d'être traitée électroniquement.

49. Ici, le négociant devra considérer les risques opérationnels perçus, qui ne sont pas les mêmes pour lui et pour la banque. Pour la plupart des négociants, il s'agit avant tout d'assurer la continuité des opérations, le risque principal étant l'interruption ou le retard des flux commerciaux. Pour la banque, les risques portent sur le titre, la propriété et le recouvrement des fonds.

50. Les autres éléments pris en considération sont l'efficacité des documents dans le cadre de la transaction commerciale, la tendance à favoriser un commerce sans papier, et des facteurs opérationnels et logistiques tels que l'élimination du risque de désorganisation dans des chaînes de production et d'approvisionnement sensibles et à flux tendu (souvent avec prolongation des délais).

Besoins en matière de paiement – l'utilisation de documents de transport négociables

51. Il est à noter que dans sa description du crédit documentaire, la Chambre de commerce internationale n'exige pas toujours que les documents de transport stipulés soient des «connaissances maritimes» négociables et propose aux parties plusieurs options. Or, de l'avis général, les banques encouragent l'utilisation de documents négociables même lorsque ceux-ci ne sont pas forcément indiqués pour les arrangements commerciaux des vendeurs et des acheteurs. La pratique bancaire se référera souvent expressément au

connaissance négociable plutôt qu'à une expression plus générale comme «document de transport usuel».

52. Afin d'avoir raison de cette perception et de clarifier les choses pour toutes les parties à une transaction commerciale internationale, les banques et autres institutions financières devraient adopter une position neutre sur la question des documents de transport maritime.

53. Le vendeur et l'acheteur devraient pouvoir choisir le document de transport maritime le mieux à même de répondre aux besoins opérationnels associés à la transaction commerciale. La gamme des options possibles ne devrait être limitée que lorsque l'on sait que les marchandises seront échangées en cours de transit ou lorsque le **contrat de financement** exige l'utilisation d'un connaissance en tant que sécurité documentaire indépendante pour protéger le dispositif de financement.

54. La lettre de transport maritime émise conformément aux Règles uniformes du CMI (Comité maritime international) relatives aux lettres de transport maritime devrait satisfaire aux critères d'acceptabilité des banques, assureurs et autres institutions financières. Une lettre de transport maritime approuvée («La présente lettre de transport maritime est émise compte tenu des Règles uniformes du CMI relatives aux lettres de transport maritime») permettra à toutes les parties d'invoquer les Règles de La Haye et de La Haye-Visby comme s'il s'agissait d'un connaissance négociable.

Recommandation n° 12 c)

55. **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 connaissance chaque fois que cela est possible pour l'émission de crédits documentaires et autres instruments de paiement.

Besoins des gouvernements – utilisation du document de transport négociable

56. Les gouvernements exigent souvent des documents commerciaux négociables pour l'accomplissement de tâches secondaires quasi officielles, comme par exemple les procédures d'inspection avant expédition, de contrôle des changes et de dédouanement. Une telle utilisation ralentit la circulation des marchandises et peut entraîner un encombrement dommageable des ports et des retards dans les livraisons, et, par conséquent, retarder les flux commerciaux internationaux et compromettre le développement économique et la création de richesses.

57. La pratique consistant à exiger un document négociable pour faciliter des contrôles administratifs a retardé l'adoption par la communauté commerciale de la lettre de transport maritime. Lorsque l'administration a besoin de renseignements commerciaux pour procéder à des contrôles effectifs et adaptés, un document non négociable peut convenir tout aussi bien qu'un document négociable, en particulier un connaissance.

58. Dans un certain nombre de pays, sous-régions et régions, la législation exige la présentation d'un document de transport négociable pour satisfaire à toutes les prescriptions officielles et procédures administratives en matière commerciale. Le fait d'exclure le document de transport non négociable du choix des partenaires commerciaux (et des prestataires de services commerciaux) peut entraîner des charges et des coûts supplémentaires liés à l'observation de procédures documentaires plus complexes. Pour éliminer cet obstacle, les gouvernements devraient revoir les instruments juridiques et

réglementaires en vigueur qui exigent la présentation d'un document de transport maritime négociable.

Recommandation n° 12 d)

59. **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.

Sécurité de la chaîne d'approvisionnement internationale

60. Les échanges mondiaux se déroulent désormais dans des conditions de sécurité plus strictes. Diverses initiatives visant à sécuriser la chaîne d'approvisionnement internationale résultent des efforts concertés et coordonnés déployés par les gouvernements et la communauté commerciale pour garantir l'intégrité du transport maritime international.

61. Dans ce contexte de sécurité plus réactif, on exige de plus en plus l'identification d'un destinataire désigné sur le document de transport. Une telle désignation est souvent impossible sur les documents de transport négociables qui, de par leur nature même de titres représentatifs, sont établis «à ordre» afin de faciliter le transfert de propriété des marchandises au cours du transit. Les expéditions pour lesquelles aucun destinataire n'est indiqué suscitent la suspicion. L'utilisation de lettres de transport maritime et autres documents de transport non négociables identifiant le destinataire contribuerait à dissiper ces soupçons et à assurer que les marchandises subissent sans problème des contrôles de sécurité renforcés. Ceci est valable dans tous les cas, sauf lorsque la transaction justifie l'utilisation de documents négociables.

Conclusion

62. Il est clair qu'on aura toujours besoin de l'aspect «négociabilité» du document de transport maritime pour certains types d'échanges et certains produits. Dans ces cas-là, le CEFACT-ONU apprécie et approuve l'utilisation en bonne et due forme d'un document négociable et des procédures y afférentes. Mais nombre de transactions internationales peuvent parfaitement bien se dérouler au moyen d'une lettre de transport maritime. Les négociants devraient envisager sérieusement l'utilisation d'une telle option et le CEFACT-ONU encourage toutes les autres parties à la chaîne d'approvisionnement internationale à l'adopter: prestataires de services commerciaux, transporteurs et secteur bancaire.

63. La lettre de transport maritime jouit d'une reconnaissance et d'une adhésion étendues et croissantes de la part:

- Du Comité maritime international (CMI) – Règles uniformes relatives aux lettres de transport maritime;
- De la Chambre internationale de commerce – Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU);
- De la loi du Royaume-Uni sur le transport de marchandises par mer de 1971 et 1992;
- De la législation des États-Unis – Pomerene Act, 1916 (et amendements successifs).

64. Le CEFACT-ONU désigne la Recommandation n° 12, avec ses quatre parties, à l'attention des administrations, institutions et autorités publiques et de tous les acteurs du secteur privé participant à la chaîne d'approvisionnement internationale.

Annexe

Liste des normes internationales et glossaire

Normes internationales

Dispositions, conventions, instruments, normes et bonnes pratiques internationales se référant aux aspects documentaires du transport maritime dans les transactions commerciales internationales:

- Recommandation n° 1 des Nations Unies – Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux;
- Recommandation n° 18 des Nations Unies – Mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international (Mesure 4.4);
- Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal (Règle 2.6);
- CCI – Incoterms, règles officielles de la CCI pour l'interprétation des termes commerciaux (dernière édition);
- CCI – Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (dernière édition);
- Comité maritime international (CMI) – Règles uniformes relatives aux lettres de transport maritime;
- Chambre internationale de la marine marchande – Format du connaissance standard, version définitive;
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 25 août 1924) («Règles de La Haye»), et protocoles s'y rapportant («Règles de La Haye-Visby»);
- Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 31 mars 1978) («Règles de Hambourg»);
- Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Rotterdam, 11 décembre 2008) («Règles de Rotterdam»), pas encore entrée en vigueur.

Glossaire

À ordre – Expression usuelle identifiant la partie qui désignera ou précisera la personne à qui les marchandises doivent être livrées, ainsi que son adresse.

CCI – Chambre de commerce internationale.

CEFACT-ONU – Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques.

CFR – Incoterm (voir Incoterms).

CIF – Incoterm (voir Incoterms).

CIP – Incoterm (voir Incoterms).

Connaissance – Document attestant l'existence du contrat de transport et la prise en charge des marchandises, apparemment en bon état, par le transporteur en vue de leur expédition. Le connaissance est également un titre représentatif (voir plus bas) que l'on doit remettre au transporteur pour pouvoir prendre livraison des marchandises. Avec le connaissance, les droits du titulaire sont non seulement attestés par le document mais également incorporés dans le document. Si le document est négociable (c'est-à-dire s'il est établi «à ordre», ou au nom d'une partie déterminée, ou au porteur), les droits incorporés dans le document peuvent être transmis par la remise, avec au besoin endossement, du seul document.

Connaissance direct – Connaissance 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 qui y sont énoncées.

CPT – Incoterm (voir Incoterms).

Crédit documentaire (ou lettre de crédit) – Tout arrangement, quelle que soit la manière dont il est désigné ou décrit, par lequel une banque agissant à la demande et sur les instructions d'un client ou en son propre nom effectue un paiement à une partie tierce ou à son ordre, ou autorise une autre banque à effectuer un tel paiement, ou autorise une autre banque à négocier, sous réserve que le(s) document(s) stipulé(s) satisfait (satisfont) pleinement aux clauses et conditions du crédit.

Destinataire – Partie désignée pouvant légitimement réclamer les marchandises au transporteur au lieu de destination.

Documents de transport maritime – attestent l'acheminement d'une expédition de marchandises entre un vendeur et un acheteur et viennent en complément, *tout en étant totalement distincts*, du mouvement physique des marchandises. Les documents de transport maritime sont soit négociables soit non négociables.

Expédition – Envoi de marchandises spécifiques échangées entre un vendeur et un acheteur, attesté par une série unique de documents de transport maritime.

Incoterms – Ensemble de termes de commerce internationalement reconnus et définis par la Chambre de commerce internationale. Les Incoterms permettent au vendeur et à l'acheteur de convenir de la répartition précise des coûts et des risques liés au transport et de définir les responsabilités concrètes.

Inspection avant expédition – Inspection menée dans le pays d'exportation. Le plus souvent exigée par les autorités du pays de l'acheteur et effectuée par un organisme d'inspection agréé. Elle peut cependant résulter d'un accord mutuel entre le vendeur et l'acheteur. **(Voir Recommandation n° 27 du CEFACT-ONU relative à l'inspection avant expédition.)**

Lettre de crédit – voir Crédit documentaire.

Lettre de transport maritime – Document non négociable attestant l'existence du contrat de transport et la prise en charge pour embarquement des marchandises, apparemment en bon état, par le transporteur, et identifiant la personne à qui le transporteur doit livrer les marchandises. À la différence du connaissance, la lettre de transport maritime atteste seulement les droits des parties mais ne les incorpore pas. Le terme recouvre plusieurs documents équivalents non négociables: Waybill, Liner Waybill, Ocean Waybill, Data Freight Receipt et Cargo Receipt.

Manifeste – Document énumérant les spécifications des marchandises chargées sur un mode de transport (maritime). Un manifeste représente la somme des informations provenant des documents de transport liés à un voyage particulier du mode de transport. Un

manifeste devrait être considéré comme un inventaire de la cargaison transportée lors d'un voyage spécifique à des fins officielles et administratives, par exemple manifeste du fret général, manifeste des marchandises dangereuses, manifeste des marchandises spéciales.

Tiers de confiance – Tierce partie qui assure les services destinés à garantir une communication sécurisée (généralement électronique) entre deux Parties contractantes.

Titre représentatif – Document attestant des droits de possession exclusifs sur les marchandises et permettant le transfert de la propriété juridique des marchandises en cours de transit.
