



Facilitation du commerce

TRADE/WP.4/INF.123
9 août 1993

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

INFORMATION SUR LA FACILITATION DU COMMERCE

REVISION DE LA RECOMMANDATION CEE/FAL No 12 "MESURES DESTINEES A FACILITER LES PROCEDURES RELATIVES AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MARITIME"

Note du secrétariat

1. A sa neuvième session, en mars 1979, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international a adopté la Recommandation No 12 "Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime". Cette Recommandation visait à modifier la pratique administrative et commerciale afin de réduire le plus possible l'emploi de documents de transport négociables et à encourager à utiliser à la place des documents de transport non négociables tels que la lettre de transport maritime. Elle avait aussi pour objet d'encourager l'utilisation de documents de transport normalisés avec verso en blanc, établis en un seul exemplaire original.
2. A sa trente-troisième session, en mars 1991, le WP.4 a approuvé le programme de travail relatif aux questions juridiques (document TRADE/WP.4/R.697) dans lequel l'attention était appelée sur des Recommandations précises adoptées antérieurement, dont la Recommandation No 12. Les faits nouveaux survenus depuis l'adoption de la version initiale de cette Recommandation ont conduit la Réunion d'experts des procédures et de la documentation (GE.2) à souligner la nécessité de la mettre à jour.
3. A sa trente-septième session, en mars 1993, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international a examiné ces faits nouveaux et décidé d'approuver une version révisée de la Recommandation No 12. Dans le travail de révision, il a été tenu compte des modifications des pratiques commerciales et administratives et de la documentation ainsi que de l'adoption de nouvelles dispositions telles que les Règles uniformes du CMI et les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal.
4. La version mise à jour de la Recommandation No 12 est reproduite en annexe à la présente note et soumise à l'attention des autorités et des organisations qui s'intéressent à la facilitation des procédures du commerce international.

Nouveau numéro de téléphone : +41 22 917 12 34
Numéro de télécopie : +41 22 917 00 37

GE.93-32306 (F)

NATIONS UNIES

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

MESURES DESTINEES A FACILITER LES PROCEDURES RELATIVES
AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MARITIME

RECOMMANDATION No 12/Rev.1, adoptée par le

Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international

Genève, juillet 1993

ECE/TRADE/190

PREAMBULE

1. A sa neuvième session, en mars 1979, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international (WP.4) a adopté la Recommandation No 12 concernant les "mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime" (document TRADE/WP.4/INF.61).
2. A sa trente-troisième session, en mars 1991, le WP.4 a approuvé le projet de programme de travail relatif aux questions juridiques (TRADE/WP.4/R.697) dans lequel l'attention était appelée sur des Recommandations précises qui avaient été adoptées antérieurement, parmi lesquelles la Recommandation No 12.
3. Il était indiqué que cette Recommandation avait pour objet de modifier la pratique administrative et commerciale de manière à :
 - i) Réduire le plus possible l'utilisation de documents de transport négociables et encourager à employer à la place des lettres de transport maritime ou d'autres documents de transport non négociables;
 - ii) Encourager l'emploi de documents de transport établis en un seul exemplaire original;
 - iii) Encourager l'utilisation de documents de transport types avec verso en blanc.

Les problèmes qui se posaient du fait que les documents de transport arrivaient en retard au lieu de destination seraient ainsi évités et le passage des données sur support papier à ce que l'on appelait alors le traitement automatique de l'information (TAI), c'est-à-dire l'échange électronique de données, pourrait s'en trouver facilité.

4. Toutefois, depuis l'adoption de la Recommandation initiale, des faits nouveaux sont intervenus et ont conduit la Réunion d'experts des procédures et de la documentation (GE.2) à souligner, à sa quarante-troisième session, en mars 1991, la nécessité d'une mise à jour de la Recommandation No 12. L'attention est appelée par ailleurs sur le fait qu'avant d'être adopté, le contenu de la Recommandation No 12 a été examiné au sein du WP.4 et d'autres organisations internationales, notamment la Chambre internationale de la marine marchande (ICS).

RECOMMANDATION

A sa trente-septième session, qui s'est tenue en 1993, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international a décidé de recommander :

1. Aux participants au commerce international, y compris les armateurs, destinataires, banques, assureurs et autres parties intéressées au transport maritime de marchandises, d'accepter et d'appliquer les mesures de facilitation indiquées ci-après;

2. Aux gouvernements, organisations internationales intéressées et 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.

PARTICIPATION A LA TRENTE-SEPTIEME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL

Des représentants des pays suivants ont participé à la session :

Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Islande, Israël, Italie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Turquie. Des représentants de l'Afrique du Sud, de l'Arabie saoudite, de l'Australie, de la Corée, du Gabon, du Japon, du Nigéria et du Sénégal ont participé en application du paragraphe 11 du mandat de la Commission.

Etaient également présents des représentants du secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et du Centre du commerce international CNUCED/GATT (CCI), ainsi que des représentants des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après :

Communauté économique européenne, Union postale universelle (UPU), Association européenne de libre-échange (AELE), Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), Conseil de coopération douanière (CCD), Association du transport aérien international (IATA), Association internationale des ports (AIP), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande (ICS), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Union des administrations portuaires du nord de l'Afrique (UAPNA).

MESURES DESTINEES A FACILITER LES PROCEDURES
RELATIVES AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MARITIME

I. HISTORIQUE

1. Dans toute opération commerciale, qu'elle ait un caractère national ou international, l'acheteur et le vendeur ont des obligations concordantes. Le vendeur est tenu de livrer les marchandises et l'acheteur de les payer.
2. Dans le commerce international, des facteurs tels que l'éloignement - géographique et les disparités politiques, juridiques et financières ont débouché sur l'instauration d'une pratique commerciale bien établie qui lie le paiement (qu'il soit effectué sur un compte courant, par recouvrement 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 la livraison "implicite" plutôt qu'à la livraison "effective".
3. A cet égard, une livraison "implicite" est réputée être effectuée lorsque le vendeur remet à l'acheteur le "document de transport" émis par un tiers indépendant, le transporteur des marchandises. Ce document peut avoir une valeur juridique permettant de transférer la propriété des marchandises ou bien il peut avoir un statut commercial simplifié permettant uniquement de transmettre un droit de disposition sur les marchandises.
4. Avant que le transport de marchandises par conteneurs et les possibilités de "transport multimodal" qui en découlent ne commencent à se développer, à partir du milieu des années 60, le document de transport classique en cas de transport par mer était "le connaissement négociable". Du fait même du caractère négociable de ce document, les droits étaient transférés lors de sa transmission matérielle. Etant donné qu'il était traditionnellement établi en plusieurs exemplaires "originaux" de valeur équivalente, qu'il était régi par une législation conçue dans l'optique de l'utilisation de papier et qu'il était consacré par un usage commercial privilégiant lui aussi le papier, ce document permettait à la première personne qui présentait un "original" quelconque de réclamer les marchandises au lieu de destination.

I. HISTORIQUE
(suite)

5. Sur le plan documentaire, on a évolué tout naturellement vers un "document de transport multimodal négociable" conçu sur le modèle du "connaissance négociable" - et établi lui aussi en plusieurs exemplaires "originaux" de valeur équivalente - du fait de l'émergence du transport maritime multimodal de marchandises conteneurisées (comprenant une partie effectuée par voie terrestre, par voie navigable intérieure ou par voie aérienne avant ou après la partie maritime et/ou un transport par "navire collecteur" vers un "porte-conteneurs de haute mer" spécialisé circulant entre des ports "régionaux" eux aussi spécialisés).

(Il y a lieu de noter la définition du document de transport multimodal qui est donnée dans les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal : "2.6. 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 de transport multimodal peut être :

- a) émis sous une forme négociable, ou
- b) émis sous forme non négociable et désigner nommément un destinataire.")

6. Le fait que l'importance de ces types de document de transport ait été reconnue chaque fois que l'on a tenté de simplifier et de faciliter les procédures du commerce international a conduit le WP.4 à adopter la Recommandation No 12 "Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime" en mars 1979.

7. Cette recommandation a été adressée le 15 juin 1979, sous la double cote TRADE/WP.4/INF.61 et TD/B/FAL./INF.61 aux "participants au commerce international, y compris les armateurs, chargeurs, destinataires, banques, assureurs et autres parties intéressées au transport maritime de marchandises" et aux "gouvernements, organisations internationales intéressées et organismes nationaux de facilitation du commerce".

8. Les points forts de la Recommandation étaient les suivants :

I. HISTORIQUE

(suite)

- i) En ce qui concerne le connaissance négociable,
 - a) empêcher qu'il soit utilisé inutilement;
 - b) réduire le nombre d'originaux et de copies établis;
 - c) encourager l'élaboration et l'emploi d'un format de document standard;
 - d) encourager l'utilisation d'un document abrégé avec verso en blanc et l'inclusion sur ce document d'une clause renvoyant aux conditions traditionnellement imprimées en "petits caractères" au verso.
- ii) en ce qui concerne la lettre de transport non négociable, préconiser son utilisation afin :
 - a) d'éviter le problème posé par le fait que le connaissance négociable arrive en retard au lieu de destination, ce qui a pour effet de retarder la livraison des marchandises (avec les risques et les frais supplémentaires que cela entraîne);
 - b) de faciliter l'adoption de ce que l'on appelait alors le "traitement automatique de l'information" (TAI) et qui est devenu "l'échange de données informatisé" (EDI)

9. Dans l'optique d'une éventuelle mise à jour de la Recommandation No 12, il faut prendre en considération un certain nombre de réactions positives et de faits nouveaux intervenus depuis 1979.

I. HISTORIQUE

(suite)

Utilisation de
lettres de transport
maritime non
négociables

10. Les lettres de transport maritime non négociables sont de plus en plus utilisées pour les échanges commerciaux en Europe, en Scandinavie, en Amérique du Nord et dans certaines zones commerciales de l'Extrême-Orient.

11. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) s'est déclarée favorable à cette solution, considérant qu'il s'agissait d'un "progrès important pour la facilitation du commerce" (lettre en date du 1.10.1992 adressée à la Chambre de commerce internationale à propos de la révision en cours des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires").

12. Au Royaume-Uni, la loi sur le transport de marchandises par mer, qui est entrée en vigueur le 16.9.1992, confère un statut juridique spécifique à la lettre de transport maritime non négociable. A la section 1 (3) de cette loi, la lettre de transport maritime est définie comme suit :

"Tout document qui n'est pas un connaissance mais :

- a) qui est un reçu de marchandises contenant un contrat pour le transport de marchandises par mer ou constituant la preuve d'un tel contrat;
- b) qui identifie la personne à laquelle le transporteur doit remettre ces marchandises conformément à ce contrat."

(Par ailleurs, la section 1 (5) traite du développement de l'EDI et du fait qu'un jour, les moyens électroniques remplaceront les documents sur papier. Elle contient la disposition suivante :

"Le Secrétaire d'Etat peut prendre des dispositions réglementaires pour faire appliquer la présente loi dans des cas où un système de télécommunication ou toute autre technologie de l'information est utilisé pour effectuer des transactions correspondant à

- a) l'émission d'un document auquel la présente loi s'applique...").

13. La clairvoyance de la CCI et la façon dont elle a réagi aux propositions émanant de la CNUCED et des milieux du commerce, de la banque et des transports ont permis d'inclure dans la version révisée des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (UCP 500) en cours d'élaboration un article expressément consacré à l'utilisation de la lettre de transport maritime non négociable dans le cadre d'une transaction sur lettre de crédit.

14. L'action menée par le Comité maritime international (CMI) a abouti à l'adoption et à la promulgation des "Règles uniformes du CMI relatives aux lettres de transport maritime" (document TRADE/WP.4/INF.116-TD/B/FAL/INF.116 daté du 9 juillet 1991). Sauf dans le système juridique de certains pays (par exemple la France), le chargeur a seul qualité à donner au transporteur des instructions concernant le contrat de transport : sous réserve, le cas échéant, des dispositions de la loi applicable, le chargeur est en droit de changer l'identité du destinataire et ce, à tout moment, jusqu'à ce que celui-ci demande la livraison de la marchandise après son arrivée à destination. On a considéré qu'il s'agissait là d'un obstacle au développement de l'usage de la lettre de transport maritime non négociable. Les Règles du CMI stipulent toutefois (art. 6, droit de disposition) que le chargeur a la faculté de renoncer de manière irrévocable à ce droit et de le céder au destinataire en incluant une mention à cet effet dans la lettre de transport maritime lors de l'établissement de celle-ci. Une grande société britannique de transport par conteneurs fait d'ores et déjà figurer une mention ainsi libellée :

"Une fois que la présente lettre de transport maritime a été acceptée par une banque pour effectuer une transaction sur lettre de crédit (et que cette banque a confirmé son acceptation au transporteur), le chargeur renonce de manière irrévocable à tout droit de modifier l'identité du destinataire des présentes marchandises en cours de transport."

I. HISTORIQUE
(suite)

Utilisation de
lettres de transport
maritime non
négociables
(suite)

I. HISTORIQUE

(suite)

Utilisation de lettres de transport maritime non négociables

(suite)

ou elle était modifiée comme il convient, cette clause pourrait être utilisée dans les cas où, une partie autre que le chargeur est juridiquement habilitée modifier le nom du destinataire, par exemple en droit français.

Lorsque le paiement doit être effectué selon un crédit documentaire, cette mention est équitable à la fois pour le vendeur et 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 le vendeur non payé conservera le contrôle des marchandises. Si les documents sont conformes, l'acceptation sera confirmée au transporteur, les marchandises passeront sous le contrôle de l'acheteur et le paiement sera effectué. Le recours à cette clause assure la sécurité de la transaction et, sur le plan commercial, il relève du bon sens.

Utilisation de documents de transport avec verso en blanc

15. Dans la version révisée de 1983 des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (UCP 400), 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)" était expressément encouragée aux articles 25 b) ii) et 26 b) ii). Dans la version révisée en cours d'élaboration (UCP 500), l'accent est mis sur l'acceptation par les banques d'un connaissement, d'un document de transport multimodal ou d'une lettre de transport maritime non négociable qui

"indique apparemment toutes les clauses et conditions du transport ou uniquement quelques-unes de ces clauses et conditions 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)."

Il est souligné en outre que

"les banques n'examineront pas la teneur de ces clauses et conditions" (CCI, document 470-37/104 en date du 17 septembre 1992).

(Il ne faut pas oublier que dans certaines juridictions, il faut apporter la preuve que le destinataire est parfaitement au courant de toutes les clauses et conditions auxquelles renvoie le document abrégé. Pour pouvoir utiliser le document abrégé pour une série d'expédition, l'agrément formel du destinataire peut être nécessaire.)

16. Le fait que les avantages des documents conçus sur le modèle de la Formule-cadre des Nations Unies et les économies qu'ils permettent de réaliser soient généralement reconnus par les milieux commerciaux a permis de normaliser dans une très large mesure le mode de présentation des connaissements.

I. HISTORIQUE
(suite)

Format standard

17. Il est patent que l'idée selon laquelle il ne faudrait émettre qu'un exemplaire original des connaissements gagne progressivement du terrain. Ainsi, alors que dans la version de 1983 des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (UCP 400), il était question de l'acceptation du "jeu complet des originaux émis et destinés au chargeur s'il a été émis plus d'un original...", dans la version révisée en cours d'élaboration (UCP 500), le libellé retenu sera vraisemblablement le suivant : "... un seul connaissance original ou, s'il est établi plusieurs originaux, le jeu complet ainsi émis...", ce qui marque une préférence pour un original unique ou "un original établi en un seul et unique exemplaire" (voir document 40-37/72 de la CCI).

Un seul connaissance original

(En France, la loi exige au moins deux originaux, l'un qui est conservé par le transporteur et l'autre qui est remis au chargeur. C'est l'original remis au chargeur qui est important dans l'optique d'un original unique.

18. Il faut aussi relever les réactions négatives, c'est-à-dire les cas d'inobservation de la Recommandation.

Dispositions impératives et prescriptions officielles (aux fins du contrôle des changes et de l'inspection avec l'expédition)

19. On demande de plus en plus aux documents commerciaux négociables de remplir des fonctions secondaires à caractère quasi officiel au premier rang desquelles on peut citer les procédures d'inspection avant expédition et de contrôle des changes ainsi que le dédouanement. L'utilisation de ces documents à des fins administratives de ce type ralentit l'acheminement des marchandises et peut contribuer à un encombrement dommageable des ports. C'est ce qui a retardé l'utilisation de la lettre de transport maritime. Or, il faut bien voir que, lorsque des documents commerciaux sont nécessaires pour répondre à des impératifs réglementaires de ce type, un document non

I. HISTORIQUE
(suite)

Dispositions
impératives et
prescriptions
officielles (aux fins
du contrôle des
changes et de
l'inspection avec
l'expédition)
(suite)

négociable fera tout aussi bien l'affaire qu'un document négociable, en particulier un connaissement. Il faut encourager les autorités administratives à prendre ce fait en considération.

Inertie commerciale

20. Il existe encore des secteurs du commerce dans lesquels cet instrument traditionnel, mais aujourd'hui souvent suranné, qu'est le connaissement négociable continue d'être exigé, même si les marchandises ne doivent faire l'objet d'une transaction commerciale qu'après être arrivées à destination. En pareil cas, la lettre de transport maritime non négociable remplace efficacement le connaissement négociable. En outre, son utilisation évite l'encombrement des ports ainsi que d'éventuels frais et risques supplémentaires pour les marchandises au lieu de destination où elles arrivent souvent bien avant les documents, ce qui peut aussi entraîner pour les négociants un problème croissant de coût, compte tenu du débat qui s'est engagé dans certains grands ports sur le point de savoir s'il était souhaitable d'essayer d'éviter l'encombrement des ports en imposant des pénalités lorsque la remise des marchandises est retardée par l'arrivée tardive des documents.

21. Il faut se souvenir que même s'il est possible d'obtenir des lettres de garantie des banques pour que les marchandises puissent être remises sans qu'il soit nécessaire de présenter le connaissement, ces lettres de garantie sont onéreuses pour le partenaire commercial et réduisent fortement les facilités de crédit qui pourraient être accordées par la banque.

Prescriptions en
matière de sécurité

22. Il ressort implicitement de ce qui précède que l'opinion des milieux commerciaux et administratifs selon laquelle un document de transport non négociable offre moins de sécurité que le connaissement classique est peut-être erronée. Du point de vue commercial, la "valeur" du document de transport réside dans le fait qu'il permet de garantir la livraison "implicite" qui est commercialement souhaitable. Ce résultat peut être obtenu aussi bien avec le connaissement qui a, juridiquement, la valeur d'un "titre représentatif" qu'avec la lettre de transport maritime non négociable qui permet concrètement de "transmettre le droit de disposition".

23. Du point de vue administratif, qu'il s'agisse de satisfaire aux prescriptions douanières ou de se conformer à la réglementation des changes, le connaissance négociable et la lettre de transport maritime non négociable permettent tout aussi bien d'obtenir le résultat souhaité : l'un et l'autre permettent d'identifier les partenaires commerciaux, et d'exercer un contrôle sur les marchandises et la transaction commerciale. (Ce que les milieux commerciaux et l'administration ne parviennent pas à admettre c'est que la nature du document de transport - ou de tout équivalent électronique susceptible de le remplacer - compte moins que son authenticité. Malheureusement, comme l'expérience le montre, il est possible d'émettre des documents de transport qui sont des faux et qui sont acceptés comme authentiques. Ce n'est pas la nature du document mais l'honnêteté de son auteur qui apporte la garantie nécessaire; c'est pourquoi sur le plan commercial, il est indispensable de savoir "à qui l'on a affaire").

24. Depuis que la version originale de la Recommandation 12 a été rédigée, il y a eu une révolution dans la transmission automatique des données avec l'arrivée au premier plan de l'EDI (échange de données informatisé). En 1979, certains chargeurs disposaient de systèmes conçus pour utiliser les techniques de TAI de façon à réduire les flux de papier grâce à la reproduction par ordinateur et à faciliter l'établissement de documents de transport et d'autres documents du même type, mais le système des années 90 c'est l'EDI, c'est-à-dire le transfert électronique d'ordinateur à ordinateur de messages concernant des opérations commerciales ou administratives, les données nécessaires étant structurées au moyen d'une norme agréée. Ce système est plus rapide, plus efficace et plus précis que ceux qui sont fondés sur l'utilisation de documents sur papier.

I. HISTORIQUE

(suite)

Prescriptions en matière de sécurité

(suite)

TAI et EDI

I. HISTORIQUE
(suite)

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

25. L'EDIFACT/ONU est devenu la norme internationale utilisée pour structurer les messages EDI et assurer leur transmission entre systèmes informatiques indépendants. A l'heure actuelle, quelque 160 messages ont été mis au point ou se trouvent à divers stades de leur élaboration. Sur ce nombre, plus de 40 concernent l'acheminement des marchandises. Ils vont des messages du type "document de transport" aux messages nécessaires pour les besoins des douanes du type "déclaration des marchandises pour l'importation, l'exportation ou le transit". Actuellement, on étudie aussi la possibilité d'inclure dans certains messages relatifs à "l'acheminement des marchandises" des données qui leur conféreront un statut contractuel plus proche de celui des documents papier classiques qu'ils ont pour objet de remplacer.

Négociabilité

26. L'EDI et l'EDIFACT posent cependant un problème. Un message électronique ne peut pas posséder la caractéristique juridique de "négociabilité" que l'on associe aujourd'hui à la possession matérielle d'un document papier. C'est pourquoi tout progrès dans l'utilisation d'un document n'ayant pas un caractère négociable facilitera le passage de l'échange de données sur papier à l'EDI. Cela montre à quel point il importe de venir à bout de l'inertie commerciale due au poids des traditions qui est évoqué aux paragraphes 20 et 21 ci-dessus.

"Informatique et négociabilité" ("Connaissance électronique")

27. Il faut cependant se souvenir que dans certains types de transactions, en particulier lorsqu'elles concernent des marchandises en transit, il peut ne pas être possible, sur le plan commercial, de faire l'impasse sur la notion de "négociabilité". Pour résoudre ce problème, il existe diverses propositions fondées sur l'idée d'un système d'enregistrement dans lequel le connaissance original pourrait être déposé, les droits sur les marchandises étant transférés au moyen d'un message unique authentifié transmis entre ce système et les différentes parties qui ont un droit sur les marchandises, soit directement, soit par le biais d'un gage. Plusieurs initiatives ont été prises dans ce domaine :

- La Chase Manhattan Bank a élaboré un système de documents maritimes ("Seadocs-scheme") auquel elle a ensuite renoncé;

- Le CMI a élaboré les "Règles uniformes relatives aux connaissements électroniques" (règles du CMI relatives aux connaissements électroniques assorties de notes explicatives du Professeur Ramberg : version mise à jour en avril 1991, p. 21 à 31 du texte anglais : ces règles du CMI ne reposent pas sur l'idée d'un service central d'enregistrement mais sur la notion de "clés confidentielles". Ce système est destiné à être utilisé individuellement par chaque transporteur mais il pourrait l'être par un groupe de transporteurs à partir d'un service central d'enregistrement).

- Le Groupe de travail INTERTANKO a élaboré un document (BS/5.7.90) intitulé "Echange de données informatisé concernant les connaissements pour les cargaisons de pétrole"; (dans ce document, il est question d'un "registre informatique" et d'une "opération commerciale indépendante, pouvant être effectuée par une banque ou un consortium bancaire" et il est dit que "même si les banques paraissent les candidats les plus probables, l'opération pourrait être entreprise par toute société jouissant d'une réputation suffisante pour susciter la confiance de tous les participants...").

- Le Conseil maritime et baltique international (BIMCO) a lancé le projet de connaissement multidisciplinaire fondé sur "un scénario supposant l'échange dans un ordre logique de plusieurs messages différents qui remplissent ensemble la fonction d'un connaissement négociable". ("Ce projet s'appuie sur les messages EDIFACT, les règles du CMI et les règles UNCID... Le Comité permanent du BIMCO chargé de l'EDI a estimé que l'idée d'un registre central permettrait de surmonter les difficultés soulevées par la version

I. HISTORIQUE

(suite)

"Informatique et négociabilité"
("Connaissement électronique")

(suite)

I. HISTORIQUE

(suite)

"Informatique et négociabilité"

("Connaissance électronique")

(suite)

originale des règles du CMI. Si le BIMCO, en tant qu'organisation internationale non politique jouissant d'une bonne réputation, devait gérer le registre au nom de ses membres, les transporteurs ne seraient pas contraints de mettre en place des systèmes onéreux et la communauté des chargeurs pourrait être certaine de l'intégrité des opérations." (Extrait du document intitulé "Introduction au projet de connaissance du BIMCO");

- Le "National Committee on International Trade Documentation" (NCITD) a proposé un "connaissance électronique" prévoyant que la partie chargée du contrôle serait soit une "partie à l'expédition" soit une "société d'informatique ou de communication désignée par le chargeur" (document TRADE/WP.4/R.710).

Ces "variations autour d'un même thème" représentent toutes une rupture avec la philosophie traditionnelle et constituent des avancées importantes.

28. Néanmoins, que l'on opte pour un service central d'enregistrement dans lequel le connaissance original pourrait être déposé, les droits sur les marchandises étant transférés au moyen d'un message unique authentifié, ou que les progrès techniques permettent d'aboutir à des résultats analogues au moyen, par exemple, d'une signature et d'un endossement électroniques, il faut se préoccuper des problèmes de coût, de sécurité, d'efficacité et de responsabilité (en fonction du statut du service d'enregistrement, c'est-à-dire selon qu'il s'agit d'un organisme privé, d'une coopérative ou d'une entité indépendante).

Transmission de documents de transport par EDI

29. Dans le même temps, toutefois, certains secteurs commerciaux ont non seulement accepté la formule du document de transport non négociable par opposition au connaissance négociable mais se sont aussi préoccupés de remplacer l'échange de données sur papier (c'est-à-dire de documents) par l'échange de données électroniques (c'est-à-dire de messages). A titre d'exemple, on peut citer le DFR ("Data Freight Receipt"), qui a été mis au point par les pays scandinaves et qui est l'équivalent électronique de la lettre de transport maritime non négociable. (Voir K. Gronfors "Cargo key Receipt and Transport Document Replacement (1982)". Il y a lieu de noter aussi la loi britannique de 1992 sur le transport des marchandises par mer - voir par. 12).

30. La dernière révision des Incoterms de la CCI (publications 460 et 461 (90) de la CCI) reflète l'évolution de la pensée commerciale. La référence traditionnelle aux connaissements a été abandonnée et il est maintenant question du "document de transport usuel" par exemple "un connaissement négociable, une lettre de transport maritime non négociable ou un document de transport par voie navigable intérieure", c'est-à-dire qu'il n'est plus obligatoire que le document de transport maritime soit un connaissement négociable.

31. La publication 460 attire expressément 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 les modes de transport autres que le transport par mer. Ces documents portent le nom 'lettres de transport maritime', 'reçus 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 être nécessairement maintenue. Mais si les parties contractantes savent que l'acheteur n'envisage pas de vendre les marchandises en cours de route, ils peuvent expressément libérer le vendeur de l'obligation de fournir un connaissement, ou encore utiliser CPT et CIP qui ne comportent pas l'obligation de fournir un connaissement."

32. Dans cette version révisée des Incoterms, il est en outre proposé de remplacer le document papier traditionnel par la notion de "message électronique équivalent". Dans la publication 461/90, il est souligné que "la solution consiste à obtenir l'accord de tous les intéressés", ce qui cadre bien avec la référence, dans le projet du BIMCO, aux "règles UNCID" qui fixent les normes d'une bonne application de l'électronique aux pratiques commerciales et qui, de ce fait, servent donc de "blocs fonctionnels pour l'élaboration d'un accord d'échange".

I. HISTORIQUE
(suite)

Incoterms 1990

I. HISTORIQUE

(suite)

Accord d'échange

33. Ce type d'accord particulier constitue la base contractuelle juridique sur laquelle les parties s'appuient pour transmettre par des moyens électroniques des données relatives à un contrat commercial qu'elles ont conclu. Une clause renvoyant aux conditions détaillées du contrat de transport pourrait être incluse soit dans cet accord, soit dans une annexe technique ou dans un manuel des utilisateurs, comme dans le cas du document de transport traditionnel imprimé (document abrégé avec verso en blanc). Les clauses et conditions du contrat de transport ne sont pas, bien entendu, négociables entre le chargeur et le transporteur : les conditions imprimées "en petits caractères" sur le document papier dépendent de la loi nationale et/ou des conventions internationales applicables.

(De la même façon qu'elles peuvent s'intéresser aux documents papier, des parties autres que le chargeur et le transporteur, par exemple les banques et les assureurs, peuvent aussi être intéressées par le message électronique équivalent et par conséquent par l'accord d'échange.)

Systèmes informatisés
des transporteurs et
des ports

34. Bien qu'elles ne concernent pas directement le document papier traditionnellement utilisé pour le transport maritime, à savoir le connaissement négociable ou la lettre de transport maritime non négociable, les informations contenues dans les systèmes des transporteurs et des ports présentent de l'intérêt pour d'autres secteurs, en particulier lorsqu'elles sont disponibles sous forme électronique.

35. C'est ainsi que le système EDISHIP, mis au point par dix grandes compagnies maritimes, permet aux exportateurs de transmettre par des moyens électroniques des informations sur les réservations, les instructions d'expédition des marchandises, la valeur et la nature de la transaction, l'expéditeur et le destinataire, les conditions de l'échange, etc., mais il ne va pas jusqu'à leur permettre d'émettre le document de transport correspondant ou le message électronique équivalent (voir "EDISHIP - The Practical Solution").

36. Certaines des informations susmentionnées sont également importantes du point de vue des ports, soit lorsque les instructions concernant la remise des marchandises sont données par un seul transporteur, soit lorsqu'il y a plusieurs utilisateurs fonctionnant de manière semblable. Des informations de ce type sont déjà échangées par des moyens électroniques entre les transporteurs et les autorités portuaires.

(Il est à noter que le paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international de 1991 - qui n'est pas encore ratifiée - permet de remplacer un document papier par un message d'échange de données informatisé équivalent.)

37. De la même manière, l'intérêt que les autorités douanières portent aux modalités d'une transaction, même si la présentation du document de transport traditionnel sur papier ou d'un "message électronique équivalent" ne permet pas de les connaître directement, exige de plus en plus aujourd'hui la transmission des informations par des moyens électroniques. Le soin de transmettre des informations concernant une transaction particulière peut ensuite être laissé aux autres organismes susceptibles de s'intéresser aux marchandises, par exemple les autorités sanitaires et portuaires.

38. Il faut faire une dernière observation au sujet du remplacement du document de transport maritime imprimé par un "message électronique équivalent". Les trois Conventions internationales de base relatives au document de transport maritime, c'est-à-dire la Convention de La Haye, le Protocole de La Haye-Visby et la Convention de Hambourg, prescrivent l'établissement d'un document écrit, encore que la Convention de Hambourg prévoie aussi une signature apposée par tout autre "moyen électronique, si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis". Il pourrait donc être nécessaire à long terme de réexaminer cet aspect du document de transport maritime.

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

I. HISTORIQUE (suite)

Systemes informatisés des transporteurs et des ports (suite)

II. PORTEE

III. DOMAINE
D'APPLICATION

40. 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, le cas échéant, au transport multimodal. Elle ne s'applique pas en revanche aux chartes-parties, bien qu'elle vaille pour les connaissements et les documents analogues établis sur la base des chartes-parties.

IV. DEFINITIONS

41. Les définitions ci-après ont été retenues aux fins de la présente Recommandation :

Lettre de transport maritime

Document non négociable faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises pour le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de livrer les marchandises au destinataire indiqué sur le document.

Connaissement

Document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de livrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être livrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre ou au porteur (Convention sur le transport maritime des marchandises, Hambourg, mars 1978).

Connaissement direct

Connaissement faisant preuve 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

Connaissement désigné comme connaissement original.

42. Compte tenu des observations qui précèdent, il est suggéré que les partenaires commerciaux :

V. RECOMMANDATIONS

- i) reconnaissent les avantages de la lettre de transport maritime non négociable et encouragent son utilisation en lieu et place du connaissement, lorsque les marchandises ne font pas l'objet d'une transaction commerciale en cours de transport (voir les paragraphes 10 à 14 et le paragraphe 20);
- ii) reconnaissent les inconvénients que comporte l'utilisation du connaissement négociable lorsqu'il n'est pas indispensable à la transaction commerciale ainsi que les inconvénients, les coûts et les risques qu'entraîne le fait de remettre les marchandises au lieu de destination en échange d'une lettre de garantie d'une banque en l'absence d'un connaissement original (voir par. 20);
- iii) accueillent favorablement la tendance des transporteurs à faire simplement référence (sur un document abrégé avec verso en blanc) aux clauses et conditions du contrat de transport (imprimées en petits caractères au verso d'un connaissement), en notant que ces clauses et conditions ne sont pas négociables sauf peut-être en cas d'affrètement et qu'elles dépendent des Conventions internationales appropriées (voir par. 15);
- iv) n'exigent un connaissement négociable - ou son équivalent électronique (voir par. 27) - que dans les cas où les marchandises auxquelles il se rapporte font l'objet d'une transaction commerciale en cours de transport, en prenant acte des possibilités offertes par les systèmes d'enregistrement visés au paragraphe 27 et en notant

V. RECOMMANDATIONS

(suite)

qu'il s'agit là d'une initiative qui tire parti des avantages offerts par l'EDI et qui est suffisamment crédible pour susciter l'intérêt aussi bien des milieux commerciaux que de l'administration (voir par. 20);

- v) examinent la question de savoir s'il serait souhaitable d'exiger qu'un document de transport maritime négociable sur papier soit émis en un seul et unique exemplaire original (1 x 1) pour lutter contre les manoeuvres frauduleuses (voir par. 17).

43. De leur côté, les autorités administratives devraient :

- i) reconnaître la possibilité de satisfaire à des exigences administratives ou à des prescriptions impératives (y compris celles du droit interne et/ou des conventions internationales) en utilisant la lettre de transport maritime non négociable de préférence au connaissement négociable (voir par. 19 et 22);
- ii) examiner la possibilité de mettre au point une législation permettant de remplacer un document de transport maritime sur papier par un message électronique équivalent (par. 12).

44. Les partenaires commerciaux et les autorités administratives devraient reconnaître les avantages qu'offre l'utilisation de la Recommandation No 8 du WP.4 "Méthode du code d'identification unique (UNIC)", qui a pour objet de simplifier les procédures commerciales et les rendre plus sûres, et ce, que l'on utilise des documents de transport sur papier ou des messages électroniques équivalents.
