



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2002/2/Add.3
10 août 2002

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers
(Quatre-vingt-seizième session, 7-10 octobre 2002,
point 5 b) de l'ordre du jour)

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS
DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION
DE CES OPÉRATIONS**

Protocole additionnel à la CMR: Protocole EDI – CMR

Note transmise par le professeur Jacques Putzeys,
membre du Conseil de direction d'UNIDROIT

Ayant pris connaissance des considérations et propositions formulées à sa demande par l'Institut international pour l'unification du droit privé à Rome, UNIDROIT (TRANS/SC.1/2000/9 et TRANS/SC.1/2001/7), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) du Comité des transports intérieurs a demandé au secrétariat de solliciter l'avis des parties contractantes à la CMR sur les suites concrètes à donner au projet Unidroit (TRANS/SC.1/369, par. 44 et 45).

Le questionnaire du secrétariat, rédigé avec notre collaboration, a fait l'objet du document TRANS/SC.1/2002/1 du 15 février 2002.

L'analyse des réponses est consignée dans le document TRANS/SC.1/2002/2 du 30 juillet 2002, accompagné des réponses particulières de l'Allemagne (Add. 1, du 25 juillet 2002) et de la France (Add. 2, du 30 juillet 2002).

La présente note, demandée par le secrétariat, a pour objet de commenter les réponses et pour but de permettre au Groupe de travail de prendre une décision au cours de sa 96^{ème} session de 2002.

A) Le recours aux communications électroniques

1. Le Protocole additionnel EDI-CMR en projet n'a pas pour objet d'organiser l'utilisation d'une lettre de voiture électronique, mais de permettre son utilisation en lieu et place de la lettre de voiture sur support papier.

2. Depuis l'adoption de la Directive 1999/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 (J.O.C.E., L 13 du 19 janvier 2000) sur un cadre communautaire pour les signatures économiques, la plupart des États Membres de l'Union européenne ont adopté¹ ce cadre dans leur législation nationale.

Il s'agit de²: Allemagne (22 mai 2001) – Autriche (14 mai 1999) – Belgique (20 octobre 2000 et 9 juillet 2001³) – France (13 mars 2000) – Grèce (décret 960; 948.150/2001(?)) – Irlande (juillet 2000) – Luxembourg (14 août 2000) – Portugal (2 août 1999) – Royaume-Uni (25 mai 2000) – Suède (18 mai 2000).

D'autres sont en préparation de mise en conformité: Espagne (qui a toutefois une législation nationale depuis septembre 1999) – Finlande - Italie (qui a toutefois une législation nationale depuis 15 mars 1997) – Pays-Bas.

Ont également adopté le cadre de l'Union européenne: Belarus (10 janvier 2000) – Croatie (17 janvier 2002) – Estonie (décembre 2000) – Hongrie (29 mai 2001) – Norvège (1^{er} juillet 2001) - Russie(Fédération) (22 mars 2001) - Slovaquie (Rép.) (15 mars 2002) - Slovénie (22 août 2000) – Tchèque(Rép.) (juin 2000). Sont en préparation : Bulgarie – Malte (18 mai 2000) – Pologne – Suisse (mais Ordonnance avril 2000). Certains pays préparent une adoption de la loi modèle de la CNUCID 1996⁴.

On peut donc dire qu'à l'heure actuelle la signature électronique est admise en Europe, de manière uniforme, la certification de cette signature relevant encore du droit national, dans un cadre tracé, notamment, par l'Union européenne. En conséquence, la question de la validité de ce procédé ne doit pas être abordée dans le cadre du Protocole EDI-CMR en projet.

¹ parfois en anticipant

² Les informations ici reproduites sont puisées dans notre propre documentation ou sur le site <http://rechten.kub.nl/simone> (Dig.Sig.Law Survey) à jour au 1^{er} juillet 2002.

³ Loi du 9 juillet 2001 (M.B., 29 septembre 2001) fixant certaines règles relatives au cadre juridique pour les signatures électroniques et les services de certification.

⁴ V. aussi la Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques, 2001, A/CN.9/493 du 17 mai 2001.

Pour une vue d'ensemble, on consultera le document A/CN.9/WG.IV/WP.94 de la CNUDCI – Groupe de travail sur le commerce électronique, 39^{ème} session, New York, 11 – 15 mars 2002:

«Aspects juridiques du commerce électronique. Les obstacles juridiques au développement du commerce électronique dans les instruments internationaux relatifs au commerce international» (Note du secrétariat, en particulier, chapitre 11).

B) Les communications électroniques dans les transports

3. Des dispositions ayant le même objet que le Protocole EDI-CMR ont déjà été insérées dans les conventions internationales relatives aux transports ferroviaires, aériens et fluviaux⁵.

Par l'acte final de la Sixième conférence spécialisée interaméricaine de droit international privé (CIDIP-VI)⁶, du 8 février 2002, ont été adoptés deux connaissements uniformes directs interaméricains, concernant le transport international de marchandises par route, l'un négociable, l'autre non-négociable.

L'article 2.1.9. définit comme suit les mots : *«"Par écrit": l'expression comprend, mais sans s'y limiter, tout document écrit, télégramme, télex, télécopie (fax), échange de données électroniques ou document créé ou transféré par des moyens électroniques.»*

L'article 18.01 concernant les signatures dispose que *«Les Parties conviennent que toute signature figurant sur le présent connaissement ou donnée au moyen de celui-ci peut être apposée à la main, par impression sur fac-similé, par perforation ou symboles d'un cachet ou encore enregistrée par tout moyen mécanique ou électronique donné autorisé par la loi. Elles conviennent en outre d'être liées par ces instruments comme si elles l'avaient personnellement signée»*.

On relève, à propos de la négociabilité du connaissement, une seule disposition (art. 14.2: *«Le droit de l'expéditeur de disposer de la marchandise en transit cesse au moment où commence le droit du destinataire de la marchandise, c'est-à-dire à partir du moment où l'expéditeur négocie le connaissement ou transfère les droits qui en découlent»*).

En cas de connaissement non-négociable, *«ni le transporteur contractuel, ni le transporteur effectif ne doivent dérouter ou réexpédier les marchandises, sauf sur modification écrite du présent connaissement par le chargeur avec le consentement du transporteur, consentement qui ne sera pas arbitrairement refusé»*.

Ce projet de l'O.E.A. fait de l'EDI un «écrit», comme un autre, délaissant toutes les questions techniques liées à son utilisation à la diligence des parties au contrat.

⁵ Des projets sont à l'examen au sein de la CNUDCI et du Comité Maritime international à propos des connaissements maritimes négociables. Voir le Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa neuvième session, New-York, 17-21 juin 2002, CN9/510, 7 mai 2002, p. 11.

⁶ SLADLCIWEBMaster@oas.org. (texte français publié par l'Organisation des États américains)

4. Dans ce domaine, deux aspects sont toutefois à distinguer: les relations commerciales et les rapports avec les autorités publiques, là où celles-ci exercent un contrôle sur les documents et en particulier sur la lettre de voiture.

5. En ce qui concerne les relations commerciales, la lettre de voiture électronique est considérée comme ayant même valeur légale que la lettre de voiture sur support papier, les conditions du consentement au procédé étant évidemment réunies.

Tel est, d'après nos investigations, le cas en : Espagne – Italie - France (Décret ministériel 9 novembre 1999)⁷ - Allemagne (Signaturgesetz, 16 mai 2001 en vigueur : 22 mai 2001 et Gesetz zur Anpassung der Formvorschriften des Privatrechts und anderen voorschriften an den modernen Rechtsgeschäftsverkehr, 13 juillet 2001) - Royaume-Uni (Electronic Communication Act 2000).

6. Par contre, les autorités publiques de contrôle sont beaucoup plus réticentes. Si l'Espagne accepte le contrôle sur écran mobile, de même que le Royaume-Uni et la France⁸, il n'en est pas de même en Italie et aux Pays-Bas. À défaut de disposition légale, la situation en Allemagne est confuse.

C) Les documents en transport routier

7. Il est utile de rappeler que toute «transmission de données» implique un instrument, depuis le crayon ou le stylo à bille jusqu'à l'ordinateur portable. Sans cet instrument, il n'y a que la tradition orale, qui ne laisse aucune trace écrite.

En outre, il faut que les correspondants utilisent la même langue et les mêmes caractères orthographiques. Afin de pallier la difficulté, l'IRU avait mis au point, il y a quelque 20 ans, une «check-list» permettant aux transporteurs d'apporter des mentions-types sur la lettre de voiture.

Dès à présent, les communications écrites, autres que la lettre de voiture que la CMR impose aux parties, peuvent être faites, dans la plupart des pays, par la voie électronique, y compris la signature. Il y va ainsi de:

- art. 20.2: la demande d'être avisé si une marchandise est retrouvée;
- art. 27.1: la demande des intérêts de l'indemnité;
- art. 30.1/2: les réserves pour pertes ou avaries non apparentes;
- art. 30.3: la réserve pour retard;
- art. 32.2: la réclamation écrite qui suspend la prescription (*en outre: toutes les communications avec les assureurs de la responsabilité et de la cargaison*);

⁷ «La lettre de voiture est de forme libre. Son édition par des moyens informatiques à bord du véhicule est autorisée».

⁸ «La lettre de voiture (...) ou, pour chacun de ces documents, leur équivalent informatique, doivent être présentés à toute réquisition des agents de l'Etat chargés du contrôle sur route.» (Décret ministériel 9 novembre 1999).

D) En particulier, la lettre de voiture

8. De nombreux litiges sont provoqués par les défauts, y compris l'illisibilité des réserves et des dates, dans les mentions portées sur la lettre de voiture par les chauffeurs et les destinataires.

Il est dès lors évident que l'EDI n'est possible que si des instruments adéquats sont disponibles, y compris à bord des véhicules. On note cependant que, dans l'état actuel de la technique, un téléphone portable est suffisant s'il permet les SMS (PDA's screens).

Il est tout aussi évident que l'utilisation de cette technique n'est possible que si les parties au contrat y consentent.

9. Le gouvernement fédéral d'Allemagne a fait part de quelques préoccupations à propos de l'application concrète du Protocole en projet (TRANS/SC.1/2002/2/Add.1, 25 juillet 2001 (lire: 2002) du Comité des transports intérieurs). Il est répondu ici à ces remarques, sous le bénéfice de l'observation générale ci-dessus: le Protocole doit permettre l'utilisation de l'EDI, comme l'autorisent déjà les conventions relatives aux autres modes de transport ; il n'a pas pour objet d'organiser cette utilisation.

9.1. L'article 5, 1, troisième phrase de la CMR impose (art. 41) que la lettre de voiture soit établie «en trois exemplaires originaux» et qu'un exemplaire de la lettre de voiture «accompagne la marchandise».

Le système de lettre de voiture électronique (ci-après LDVE) est conçu de telle manière qu'un «exemplaire» de cette LDVE, signé électroniquement par l'expéditeur et le transporteur lors de la prise en charge (art.5. 1, première phrase), soit disponible et lisible, voire imprimable⁹, à bord du véhicule, à tout moment en cours de transit.

Techniquement, la LDVE est plus sûre que la lettre de voiture actuelle qui est susceptible d'altérations, volontaires ou non, en cours de route. En cas de LDVE, son contenu peut être contrôlé à tout moment par la firme de transport, par l'expéditeur et le destinataire, qui peuvent en outre surveiller le déroulement de l'opération de transport en temps réel.

Des systèmes de sécurité sont disponibles empêchant toute modification sans l'accord des parties.

9.2. Il est exact que, pour avoir l'effet probatoire voulu par l'art. 9.1 de la C.M.R., la lettre de voiture doit être signée par les parties initialement au contrat, à savoir l'expéditeur et le transporteur.

La C.M.R. renvoie cependant à « la législation du pays où la lettre de voiture est émise» pour permettre l'impression des signatures ou leur remplacement par des timbres (art. 5.1.). L'unification, revendiquée par la note analysée, n'est donc pas réalisée.

⁹ En Belgique, les lettres de voiture portent un numéro délivré par l'administration. Tel est déjà le cas pour des LDVE.

Il est exact néanmoins que les conditions techniques requises pour l'utilisation de l'EDI ne peuvent, à défaut de législation universelle en vigueur (Loi modèle ou Loi type de la CNUDCI), que ressortir des lois nationales. Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, l'Union européenne s'est dotée d'une législation qui sera uniforme lorsque tous les Etats membres l'auront transcrite ; de très nombreux autres Etats ont fait ou feront de même.

L'adoption du Protocole ne sera pas la panacée dès lors qu'il n'est pas certain que tous les Etats ayant actuellement ratifié la C.M.R. en feront de même pour le Protocole.

Il appartiendra aux utilisateurs de s'enquérir, au cas par cas, de la validité de leur signature électronique.

9.3. L'article 11.1 de la C.M.R. impose à l'expéditeur de *«joindre à la lettre de voiture ou (de) mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires»*, «en vue de l'accomplissement des formalités de douane ou autres à remplir avant la livraison de la marchandise».

Deux possibilités s'offrent aux parties:

- a) la mise à disposition de ces documents, dans leur forme traditionnelle (la jonction n'est pas obligatoire);
- b) leur annexion, sous forme électronique, à la LDVE. À l'heure actuelle, de nombreuses administrations, principalement douanières, utilisent déjà cette forme de transmission de la documentation, ce qui évite les erreurs de transcription et accélère le traitement de l'information. Des liens sont créés entre sources d'information.

9.4. Le droit de disposition est réglé par l'article 12 de la C.M.R.; ce droit passe effectivement de l'expéditeur au destinataire et est lié à des conditions rendues difficiles par le fait que la lettre de voiture ne peut être rendue négociable comme un connaissance.

L'une des conditions formelles est la remise (art.12.2.) ou la présentation (art.12.5, a) d'un des exemplaires de la lettre de voiture. Comment remplir cette condition?

Dans l'état actuel de la C.M.R., on observera d'abord que les difficultés d'exécution du droit de disposition tiennent aux modalités techniques des communications entre parties. On les met en rapport avec la situation à naître de l'utilisation d'une LDVE.

La situation la plus simple, parce qu'immuable, est celle de l'appartenance du droit de disposition dans le chef du destinataire, en vertu d'une mention dans ce sens faite par l'expéditeur sur la lettre (article 12.3 et article 6.3 de la C.M.R.). L'usage de la LDVE n'empêche pas cette pratique; il la rend interchangeable par l'expéditeur.

En cours de route, l'expéditeur peut changer ses instructions (article 12.1.). La CMR fut inspirée, en 1956, par la CIM qui connaît une disposition similaire (actuellement article 30 C.I.M.-1980), mais les chemins de fer disposent de lignes téléphoniques propres permettant le contact entre l'expéditeur et le chemin de fer *«et la transmission des ordres»* dans la forme prescrite par

le chemin de fer. On peut se demander comment, en 1956, un expéditeur portugais pouvait transmettre des ordres à un chauffeur néerlandais à la frontière entre la Turquie et l'Iran.

Le recours à l'électronique, via la firme de transport, permet au contraire la transmission instantanée des instructions en cours de transport, et ce en toute sécurité puisque les modifications aux instructions sont sécurisées¹⁰ et inaccessibles aux personnes non autorisées (le transporteur en tous cas, l'expéditeur dans le cas de l'article 13.3. et le destinataire tant que la LDVE ne lui est pas «parvenue» conformément à l'accord de communication – article 12.2.).

Dans le système actuellement pratiqué, et dont nous avons pu voir la réalisation, une LDVE est conçue de telle façon que les instructions qui y sont portées lors de son émission, ne puissent être modifiées que par la partie autorisée contractuellement pour ce faire et pendant la période pendant laquelle elle peut y procéder, et que les autres parties soient immédiatement informées de ces modifications.

En fait donc, par l'utilisation de la LDVE, on permet la diffusion instantanée et sûre des instructions et leur report immédiat sur tous les «*exemplaires*» de la LDVE.

9.5. Les observations e. et f. portent sur l'application des articles 34 et 35 C.M.R.

On se permet, avec Monsieur R. LOEWE (Note explicative, 1975, ECE/TRANS/14, n° 274) de constater que «*selon l'expérience acquise jusqu'à l'heure actuelle, les dispositions du chapitre VI ne sont pas d'une grande importance pratique*». Après 48 ans d'expérience du transport routier, le soussigné n'a jamais rencontré un seul cas de «*transporteurs successifs*» au sens de l'article 34 C.M.R.¹¹

Quoiqu'il en soit de l'utilité pratique, les concepteurs actuels de la LDVE ont prévu des cases à l'effet de la «*transmission*», électronique évidemment, des documents (si le transporteur succédant n'est pas équipé, on en revient à l'émission d'une lettre-papier).

Le système suivant nous a été proposé:

- première étape obligatoire: le transporteur (premier ou précédent) doit d'abord confirmer électroniquement sur la LDVE son arrivée au lieu de transfert de la cargaison, avec mention de ses réserves et remarques (signées par lui électroniquement);
- deuxième étape: après confirmation de la première étape, le transporteur succédant confirme la réception de la marchandise, son acceptation avec ou sans réserves, et signe.
- Pareille procédure, qui a lieu sous la surveillance de l'expéditeur et du destinataire, garantit donc la régularité des opérations.

¹⁰ Codes, clés, cryptogrammes, signature électronique, tels que réglementés par les législations nationales.

¹¹ Pour qu'il y ait *transporteurs successifs*, il faut: un contrat unique, une même cargaison, une seule lettre de voiture et une responsabilité solidaire entre transporteurs pour l'entièreté du transport!

9.6 La dernière question est relative à la question [2a] et aux mots «*À moins que les personnes concernées n'en disposent autrement*»

Eu égard au caractère impératif de la C.M.R. (article 41), peut-on laisser ce choix négatif aux «*personnes concernées*» et qui sont ces «*personnes*»?

On observe en premier lieu que si «*toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions*» de la C.M.R. serait nulle et de nul effet, il n'en est de même pour la forme dans laquelle la lettre de voiture pourrait être rédigée, puisque «*l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la C.M.R.*» (article 4).

On ne peut néanmoins obliger personne à avoir recours à l'EDI, ne serait-ce qu'en raison de l'absence d'équipements électroniques de transmission (dans le Sahara sub-marocain ou en Mongolie). Les «*personnes concernées*» peuvent donc convenir de n'utiliser entre elles que des moyens plus anciens, y compris le papyrus ou la pierre taillée. La condition citée est reprise de l'article 1.8. de la C.M.N.I. de 1999. Il serait assurément possible d'inverser la préposition et d'écrire : «*À condition que les personnes concernées en conviennent [...]*».

Pareille formulation peut cependant paraître contraire à la pratique et au droit actuel, selon lesquelles l'E.D.I. est la première formule à être autorisée et utilisée¹². Ce n'est qu'à la requête expresse d'une partie, qu'il y a lieu d'avoir recours au papier manuellement transmissible.

Quant à savoir, a priori, quelles sont les «*personnes concernées*» dans un contrat de transport, il s'agit d'une discussion académique traditionnelle, singulièrement en ce qui concerne le destinataire et son admission parmi les parties au contrat.

10. Le Gouvernement français a fait des observations d'ordre rédactionnel (TRANS/SC.1./2002/Add. 2, 30 juillet 2002).

1. Les mots «*pour être utilisée ultérieurement comme référence*», repris de la C.M.N.I. 2000 ne sont assurément pas les plus heureux.
2. Les mots «*l'accès aux indications enregistrées par ces autres procédés*» sont ceux de la Convention de Montréal, 1999.
3. Les mots «*du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données*» sont copiés de la COTIF 1999.

Nous ne cachons pas notre préférence pour un texte concis, renvoyant au rapport explicatif pour toutes les obligations conséquentes. La copie, morceau par morceau, de conventions récentes n'est pas une méthode adéquate, même si elle s'est voulue exhaustive.

¹² Ainsi, le Code civil belge, article 2281 nouveau (1^{er} janvier 2001) prévoit expressément qu'un message électronique équivaut à une lettre recommandée à la poste.

Une formule telle que «*la lettre de voiture peut également être établie par tout autre procédé de transmission de l'information, notamment électronique, en permettant la mémorisation*» pourrait être retenue.

Il paraît en effet évident:

- que les «*personnes (nécessairement) concernées*» peuvent s'y opposer, sinon il n'y aurait pas de consentement;
- que les «*procédés [...] doivent être équivalents d'un point de vue fonctionnel*», sinon ils ne seraient pas fondamentalement valables;
- qu'il faut un «*procédé fiable d'identification*», mais que cela relève de la législation sur la signature électronique;
- que l'édition sur papier doit – et c'est le cas – toujours être possible d'un point de vue administratif autant que pour les besoins d'un archivage traditionnel.

11. Consultant le tableau annexé au document du secrétariat (TRANS/SC.1/2002/2 du 30 juillet 2002), on peut constater:

- que tous les pays, y compris l'Allemagne, estiment qu'il faut compléter l'article 5 de la C.M.R.
- que si la plupart des pays sont favorables à une formulation «*large*» (7 sur 13), d'autres préfèrent une formule succincte ou autre.

Compte tenu de cette unanimité sur le fond, il est proposé au Groupe de travail des Transports routiers de marquer son accord sur le principe du Protocole EDI-CMR, de donner des orientations en ce qui concerne son contenu et de constituer un groupe de rédaction.

Nous nous permettons d'attirer l'attention du Groupe de travail sur l'urgence de l'adoption du Protocole. À l'heure actuelle, des initiatives privées sont en cours de réalisation, sans instruction et sans fondement légal. Il faut éviter l'anarchie préjudiciable aux parties aux contrats de transport.
