

Working Party on Road Transport

(One hundredth session, 17-19 October 2006
agenda item 5)

Additional Protocol to the CMR

Comments by the Russian Federation

English

In connection with the Additional Protocol to the CMR Convention which is expected to be finally approved at the forthcoming 100th session of the Working Group on Road Transport (SC.1) of the UN ECE Inland Transport Committee (17-19 October 2006, Geneva) the Department of State Policy for Roads, Road Transport and Municipal Transport of the Ministry of Transport of the Russian Federation would like to submit in addition to the comments and proposals already formulated by the Russian delegation some comments on the two alternative draft Protocols prepared by the SC.1 Editorial Committee.

The draft Protocol prepared by the SC.1 Editorial Committee (ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1) allows for and regulates use of electronic CMR while the draft prepared by the IRU (ECE/TRANS/SC.1/2006/1) only states that an electronic CMR can be used along with the printed one.

The Department believes that the concept used as a basis for the IRU draft Protocol is more appropriate for the following reasons:

1) In the light of the fast developing information technologies nobody is in a position to predict today techniques to be used for handling such an electronic CMR. Such techniques could be several and even more can appear in future that the legislator is not able to foresee at present. Thus any detailed provision concerning electronic CMR processing could create a situation where in a few years the Protocol rules would restrain use of such new technologies and necessitate amendments subjected to a complicated and lengthy procedure.

2) CMR Convention does not provide for regulation of printed CMR processing and is limited to listing the data to be contained therein. During the 45 year of the Convention application the Parties have never faced any serious problems. Bearing in mind that the use of the electronic CMR does not preclude the use of the printed one but rather serves as a complementary tool for the Parties to the Contract for the International Carriage of Goods by Road, there is no need to regulate such a procedure in the Convention in a detailed manner.

3) The IRU draft Protocol is based on the corresponding provisions of the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed in 1999 in Montreal ("Montreal Convention")

Taking into account that dozens of countries are parties to the Montreal Convention including 30 states who are Parties to the CRM Convention the wording in question has passed the test of practical usage. (For comparison only three out of all Contracting Parties to the CMR Convention apply provisions of the 1996 UNCITRAL Model Law on the Rules of Electronic Commerce served as the basis for the draft Protocol submitted by the Editorial Committee).

It is to be noted that the developers of the Montreal Convention took as a basis provisions of the CMR Convention thus many provisions of the two conventions are similar. Logically it does not seem to be appropriate to introduce for the road transport legal provisions which would conceptually differ from the corresponding legal provisions applied for the air transport.

Based on the above the Department believes that it would be appropriate to approve the draft Protocol to the CMR Convention prepared by the IRU.

French

Dans le cadre des évolutions de la préparation du Protocole additionnel à la Convention CMR, qui devrait être définitivement adopté lors de la 100^{ème} session à venir du groupe de travail des transports routiers (SC.1) de la CEE-ONU (Genève, 17-19 octobre 2006), le Département chargé des politiques publiques concernant les routes et les transports routiers et municipaux de personnes au sein du ministère des Transports de la Fédération de Russie, aimerait présenter, en complément des remarques et propositions avancées il y a quelques temps par la délégation russe, certains commentaires sur les deux alternatives de projet pour le Protocole mentionné ci-dessus, préparées par le Comité rédactionnel SC.1.

Ce projet, élaboré par le Comité rédactionnel SC.1 (document ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1), prévoit d'utiliser et de réglementer l'utilisation de la lettre de voiture électronique CMR, tandis que le projet présenté par l'IRU (document ECE/TRANS/SC.1/2006/1) se borne à reconnaître la possibilité d'utiliser indifféremment la lettre de voiture sous forme électronique ou sur support papier.

Selon le département, le concept défini dans le projet de Protocole à la CMR présenté par l'IRU s'avère plus pertinent, et ce pour les raisons suivantes :

- 1) Au vu des efforts déployés pour le développement des technologies informatiques, personne n'est à ce jour capable de prédire avec exactitude quelle sera la technique employée pour le traitement de la lettre de voiture électronique. Il peut en exister plusieurs aujourd'hui, et il est probable qu'il s'en crée à l'avenir de nouvelles que les législateurs ne sont pas actuellement en mesure de prévoir. Par conséquent, toute tentative de détailler la procédure d'établissement de la lettre électronique pourrait d'ici quelques années empêcher l'utilisation de ces nouvelles technologies et nécessiter l'intégration d'amendements, soumis à une procédure longue et complexe.
- 2) La Convention CMR ne détaille pas la réglementation de la procédure d'établissement de la lettre de voiture sur support papier, mais indique seulement les informations devant y figurer. Au cours des 45 années d'application de la Convention, ce point n'a posé aucun problème sérieux aux Parties contractantes. Dans la mesure où l'entrée en vigueur de la lettre de voiture électronique n'exclut pas l'utilisation de la lettre de voiture sur support papier et représente en revanche une possibilité supplémentaire pour les signataires du contrat de transport international de marchandises par route, il n'est pas indispensable de réglementer en détail cette procédure dans la Convention.
- 3) Le projet de Protocole présenté par l'IRU s'inspire de certaines positions similaires de la Convention appelant à une harmonisation de certaines règles internationales pour le transport aérien, ratifiée en 1999 à Montréal (« Convention de Montréal »). Dans la mesure où la Convention de Montréal a réuni des dizaines de gouvernements, dont trente ont ratifié la Convention CMR, il est essentiellement question d'adopter la formulation de ce qui est déjà appliqué en pratique (par comparaison, seules 3 des Parties contractantes de la Convention CMR ont adopté la loi type de la CNUDCI en 1996

concernant les règles du commerce électronique qui a servi de base au projet de Protocole présenté par le Comité rédactionnel).

Il faut également noter que les personnes qui ont élaboré la Convention de Montréal se sont largement inspirées de la Convention CMR, et les dispositions préconisées par les deux conventions sont souvent similaires. Par conséquent, introduire des dispositions juridiques pour l'utilisation de la lettre de voiture électronique par le transport routier ne semble pas pertinent, dans la mesure où ces dispositions sont conceptuellement différentes de celles applicables aux transports aériens.

Étant donné ce qui précède, le département considère qu'il est préférable d'adopter le projet de Protocole à la Convention CMR concernant la lettre de voiture électronique proposé par l'IRU.

Russian

Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации в развитие вопроса по подготовке дополнительного Протокола к Конвенции КДПГ, окончательное одобрение которого намечено на предстоящей 100-ой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) КВТ ЕЭК ООН (17-19.10.06, г. Женева), в дополнение к замечаниям и предложениям, ранее высказанным российской делегацией, предлагает к рассмотрению отдельные замечания по подготовленным Редакционным Комитетом SC.1 двум альтернативным проектам вышеупомянутого Протокола.

Проект, подготовленный Редакционным комитетом SC.1 (документ ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1), разрешает использовать и регулирует использование электронной накладной CMR, в то время как проект, представленный МСАТ (документ ECE/TRANS/SC.1/2006/1), ограничивается констатацией возможности использовать электронную накладную наряду с бумажной.

По мнению Департамента, концепция, заложенная в проекте Протокола к КДПГ, представленном МСАТ, является более правильной по следующим причинам:

1) В связи со стремительным развитием информационных технологий на сегодняшний день никто не может в точности определить, какова будет технология работы с электронной накладной. Этих технологий может быть несколько, в будущем могут появиться новые, которые в настоящее время законодатель не в состоянии предвидеть. В связи с этим, любая детализация процедуры оформления электронной накладной может привести к тому, что через несколько лет нормы Протокола приведут к сдерживанию использования таких новых технологий, и в Протокол потребуется вносить поправки, для чего придется выполнить сложную и длительную процедуру.

2) Конвенция КДПГ не предусматривает подробного регулирования процедуры оформления бумажной накладной, ограничиваясь лишь указанием сведений, которые должны в ней содержаться. За 45 лет, в течение которых применяется Конвенция, это не вызывает у Договаривающихся сторон каких-либо серьезных проблем. Учитывая, что применение электронной накладной не исключает использование бумажной накладной, а является дополнительной возможностью для сторон договора международной автомобильной перевозки груза, нет необходимости подробно регламентировать такую процедуру в Конвенции.

3) Проект Протокола, представленный МСАТ, основывается на соответствующих положениях Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенной в 1999 г. в г. Монреале («Монреальская конвенция»).

Учитывая, что к Монреальской конвенции присоединились десятки государств, в том числе 30 из числа Договаривающихся сторон по Конвенции КДПГ, речь идет об

апробированных формулировках, уже используемых на практике. (Для сравнения, только 3 из числа Договаривающихся сторон по Конвенции КДПГ применяют положения Типового закона UNCITRAL 1996 г. по правилам электронной коммерции, послужившего основой для проекта Протокола, представленного Редакционным комитетом).

Следует также отметить, что разработчики Монреальской конвенции во многом основывались на положениях Конвенции КДПГ, и многие нормы двух конвенций сходны. В связи с этим не вполне оправданным представляется введение для автомобильного транспорта правовых норм, регулирующих использование электронной накладной, концептуально отличающихся от соответствующих правовых норм, применяемых на воздушном транспорте.

Учитывая вышеизложенное, Департамент считает предпочтительным одобрение проекта Протокола к Конвенции КДПГ, касающегося электронной накладной, представленный МСАТ.