



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports routiers**

**Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR**

**Deuxième session**

Genève, 4-6 octobre 2022

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Programme de travail**

**Analyse des dispositions de l'article 5 du Protocole e-CMR**

**Communication du secrétariat et des experts du Groupe**

On trouvera dans le présent document une première ébauche de résumé des prescriptions et procédures prévues par la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) et le Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (Protocole e-CMR), notamment son article 5, aux fins de la mise en œuvre du Protocole, pour examen par les experts à leur deuxième session, qui doit se tenir du 4 au 6 octobre 2022.



## I. Mandat

1. À sa 116<sup>e</sup> session, en octobre 2021, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a décidé de créer officiellement un groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure e-CMR pour une durée de deux ans (2022 et 2023), afin de débattre et, si possible, de convenir des dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la CMR, y compris l'objectif et le champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur système qui favoriserait la conclusion et l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la Convention CMR et de son Protocole additionnel. Ces travaux devraient également inclure une évaluation de l'effet des scénarios possibles de mise en œuvre d'un futur système e-CMR (ECE/TRANS/SC.1/416 par. 20). À sa quatre-vingt-quatrième session, tenue en février 2022, le Comité des transports intérieurs a approuvé le mandat du Groupe d'experts (ECE/TRANS/316, par. 28 et 33). Le Comité exécutif de la CEE en a fait de même en mai 2022 (ECE/EX/2022/L.11, par. 3).
2. À la première session du Groupe, les experts ont demandé au secrétariat d'élaborer un document visant à analyser pour la première fois les dispositions de l'article 5 du Protocole e-CMR. Plusieurs experts ont communiqué des renseignements au secrétariat afin de contribuer à cette analyse.

## II. Historique

3. Jacques Putzeys, professeur à l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), est le principal auteur du Protocole e-CMR, sous les auspices du SC.1. Les travaux de rédaction ont débuté en 2000 et se sont achevés en 2008 avec la soumission du Protocole aux États pour signature et ratification. M. Putzeys a ajouté l'article 5 au projet de texte du Protocole en 2006<sup>1</sup>.
4. S'agissant de ce nouvel article, M. Putzeys a donné l'explication suivante (note de bas de page 13) : « Nouvelle disposition proposée pour établir un cadre minimum pour les accords des parties. Le texte s'inspire de l'article 6 du projet de convention de la CNUDCI "sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]" ». Le projet de convention en question, sur lequel il travaillait alors, a par la suite reçu le nom de « Règles de Rotterdam ». Ces règles ont été soumises aux États en 2008 pour signature et ratification, mais elles ne sont pas encore entrées en vigueur.
5. La version finale du texte du Protocole ne présente qu'une légère différence par rapport au texte proposé initialement par M. Putzeys. À l'article 5 en effet, la formule « ... Les personnes intéressées faisant usage de la lettre de voiture, visées par le présent Protocole, conviennent .... » dans la première phrase a été remplacée, dans la version finale du Protocole e-CMR, entrée en vigueur, par : « ... Les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent... ».
6. L'article 6 du projet de Règles de Rotterdam de 2005, qui portait le titre « Procédures d'utilisation des enregistrements électroniques négociables concernant le transport »<sup>2</sup>, a par la suite été intégré en tant qu'article 9<sup>3</sup> dans le texte final de la Convention, lequel a été soumis aux États pour signature et ratification.
7. Les articles des deux instruments présentent une différence importante. Ainsi, les Règles de Rotterdam débutent par la formule « L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient: ». Dans le Protocole e-CMR, il est question de « parties » dans « parties intéressées à l'exécution du contrat de transport », ce mot commençant par une minuscule. Ni les Règles de Rotterdam ni le Protocole e-CMR ne comprennent ce terme dans les définitions qui figurent à l'article premier.

<sup>1</sup> ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1 (<https://unece.org/DAM/trans/doc/2005/sc1/ECE-TRANS-SC1-2005-01r1f.pdf>)

<sup>2</sup> <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/83/pdf/V0587083.pdf?OpenElement>.

<sup>3</sup> <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/fr/rotterdam-rules-f.pdf>.

8. La Convention de Vienne sur le droit des traités (1969)<sup>4</sup> dispose en son article 2 que :
- a) L'expression « État contractant » s'entend d'un État qui a consenti à être lié par le traité, que le traité soit entré en vigueur ou non ;
  - b) L'expression « partie » s'entend d'un État qui a consenti à être lié par le traité et à l'égard duquel le traité est en vigueur.
9. En outre, le Protocole e-CMR fait expressément mention des parties intéressées à l'exécution du contrat de transport et on y trouve la définition suivante à l'article premier : « "Lettre de voiture électronique" signifie une lettre de voiture émise au moyen d'une communication électronique par le transporteur, l'expéditeur ou toute autre partie intéressée à l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique ». Cette définition n'englobe donc pas exclusivement le transporteur et l'expéditeur.
10. Enfin :
- a) Dans le domaine maritime, près de 80 % des marchandises conteneurisées sont transportées par six grands transporteurs internationaux. En outre, un navire porte-conteneurs visite en moyenne trois à quatre ports par voyage. Il était donc pertinent d'intégrer un tel article dans le projet de Règles de Rotterdam, dans la mesure où, si seuls les transporteurs et les expéditeurs sont considérés comme étant des parties, on peut en déduire que les transporteurs peuvent aisément se réunir, débattre et s'entendre sur ces dispositions. Tel a été le cas en 2019, lorsque les transporteurs ont créé la Digital Container Shipping Association (DCSA), principalement dans le but d'établir des normes informatiques propres à favoriser l'interopérabilité des technologies dans l'ensemble du secteur ;
  - b) Dans le domaine routier, la situation est nettement différente. On dénombre des milliers de transporteurs et les camions traversent des centaines de frontières. Bien qu'il soit généralement admis que le terme « parties » se rapporte uniquement à l'expéditeur et au transporteur, ce qui semble être le cas selon les Règles de Rotterdam, force est de constater qu'il est impossible que des milliers de grandes, moyennes, petites ou très petites entreprises de transport routier basées dans différentes régions se réunissent et s'accordent sur des procédures et des normes communes ;
  - c) C'est sans doute la raison pour laquelle le Protocole e-CMR n'est toujours pas mis en œuvre depuis 2008, et cela peut expliquer, du moins en partie, que les Règles de Rotterdam ne soient toujours pas en vigueur. Cela étant, le Groupe d'experts créé par le Comité des transports intérieurs trouve sa véritable raison d'être précisément dans l'objectif de la mise en œuvre du Protocole e-CMR dans toutes les régions, en définissant les procédures applicables, les parties intéressées et les systèmes concernés.

### III. Analyse des dispositions de l'article 5

11. On trouvera dans le tableau ci-dessous une première ébauche de résumé des prescriptions et procédures prévues par la Convention CMR et le Protocole e-CMR, notamment son article 5, aux fins de la mise en œuvre du Protocole, pour examen par les experts.

<sup>4</sup> [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/french/conventions/1\\_1\\_1969.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/french/conventions/1_1_1969.pdf).

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
<p><b>Art. 5</b> Établissement de la lettre de voiture</p>	<p><b>Article 2</b> Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à la Convention, ainsi que toute <b>demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication</b> concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, peuvent être établies par communication électronique.</p> <p><b>Article 3</b> Authentification de la lettre de voiture électronique</p>	<p>1. La lettre de voiture est établie en <b>trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur</b>, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est <b>remis à l'expéditeur</b>, le deuxième <b>accompagne la marchandise</b> et le troisième est <b>retenu par le transporteur</b>.</p> <p>2. Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a <b>le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture</b> qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises.</p>	<p>Selon l'article 5 de la Convention, la lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux.</p> <p>La Convention porte mention en plusieurs endroits des premier et deuxième exemplaires. Selon les circonstances, il convient de présenter les exemplaires originaux ou d'y porter des informations. Le terme « lettre de voiture électronique » est systématiquement employé dans le Protocole, sans que sa correspondance avec les trois exemplaires soit précisée. La lettre de voiture électronique doit en outre remplir les fonctions de ces trois exemplaires, et les modalités pour ce faire doivent être spécifiées dans les procédures sur lesquelles les parties doivent s'accorder. On trouvera ci-après une description succincte des dispositions dans lesquelles il est fait mention d'un exemplaire particulier dans la Convention :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le transporteur doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture au destinataire qui veut exercer le droit de disposition (art. 12, par. 5 a), Convention CMR) ;</li> <li>- Si le transporteur exécute une instruction sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture, il est responsable, envers l'ayant droit, de tout préjudice qui pourrait en résulter (art. 12, par. 7, première phrase, Convention CMR) ;</li> <li>- Néanmoins, il n'est pas nécessaire de présenter la lettre de voiture en cas de refus des marchandises par le destinataire (art. 15, par. 1, Convention CMR) ;</li> </ul>	<p><u>Demande</u> Qui est à l'origine de la lettre de voiture électronique/demande (expéditeur, transporteur, les deux) ? Qui devrait avoir accès au(x) système(s) et qui devrait être authentifié ? Qu'en est-il des transporteurs successifs/sous-traitants ?</p> <p><u>Déclaration</u> Comment le ou les systèmes produisent-ils la lettre de voiture électronique et les ensembles de données qui y figurent (à titre obligatoire ou facultatif) conformément à la Convention ? Quelle forme devraient prendre les données produites (code QR, fichier PDF, messages électroniques, autre forme) ?</p> <p><u>Instruction</u> Comment et quand l'expéditeur peut-il fournir des instructions au(x) transporteur(s) ? Peut-il modifier ses instructions au transporteur et aux transporteurs successifs/sous-traitants pendant le voyage ? Comment les transporteurs seront-ils informés ?</p> <p><u>Ordre</u> Les mêmes questions que ci-dessus s'appliquent aux différents ordres.</p> <p><u>Réserve</u> Les mêmes questions que ci-dessus s'appliquent aux différentes réserves que peut émettre l'un quelconque des partenaires, par exemple le destinataire qui reçoit la marchandise.</p>

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
			<p>- L'expéditeur ne peut plus donner de nouvelles instructions dès que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture a été remis au destinataire, ou que celui-ci fait valoir son droit de demander que la lettre de voiture lui soit remise conformément au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention (art. 12, par. 2, Convention CMR) ;</p> <p>- La personne qui accepte les marchandises du transporteur précédent doit porter son nom et son adresse, ainsi que toute éventuelle réserve, sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture (art. 35, par. 1, Convention CMR).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le destinataire aura-t-il accès au système ?</li> <li>• Le système pourra-t-il l'authentifier pour s'assurer qu'il s'agit bien de la personne qui doit recevoir la marchandise ?</li> <li>• Cela s'applique également à la preuve de livraison. Le transporteur peut aussi émettre des réserves sur les déclarations communiquées par l'expéditeur concernant le nombre de colis, par exemple. Il est important de noter que, selon l'article 8 de la Convention, l'expéditeur n'est pas lié par les réserves, sauf s'il les a expressément acceptées.</li> </ul> <p><u>Autre communication concernant l'exécution d'un contrat de transport</u></p> <p>Il en va de même pour toutes les autres communications concernant l'exécution du contrat entre les trois parties prenantes et les transporteurs successifs ou sous-traitants. Il convient de noter que les transporteurs successifs sont parties à un seul et même contrat de transport. Les transporteurs sous-traitants ne sont pas parties au même contrat de transport. Il existe donc plusieurs contrats : un contrat de transport entre le mandant et le transporteur prestataire, et un contrat de sous-traitance entre le transporteur prestataire et le transporteur sous-traitant. Une nouvelle lettre de voiture peut éventuellement être établie pour chaque transporteur sous-traitant, dans laquelle ledit transporteur est inscrit comme</p>

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
				<p>expéditeur. Le transporteur sous-traitant n'est responsable qu'à l'égard du transporteur initial, lequel est responsable, à l'égard de l'expéditeur et du destinataire, des actes et omissions des autres parties auxquelles il peut faire appel pour l'opération de transport (y compris les transporteurs sous-traitants). Ces dispositions devraient être prises en compte dans la lettre de voiture électronique aux fins de l'application de la Convention.</p> <p><u>Authentification</u></p> <p>L'authentification est l'un des plus grands enjeux dans les applications numériques, au même titre que l'intégrité des données. Le Protocole mentionne les signatures électroniques, mais aussi d'autres méthodes. L'expérience tirée d'autres projets de dématérialisation de procédures relevant de conventions des Nations Unies, tels que la mise en place du système eTIR, a montré que, faute de dispositions harmonisées au plan international concernant les signatures électroniques, le système ne pouvait pas être employé en tant que méthode reconnue par toutes les Parties contractantes. Il convient de trouver un moyen pratique et accepté par tous pour le système e-CMR.</p>

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
<p><b>Art. 6</b></p> <p><b>Contenu de la lettre de voiture</b></p>	<p><b>Article 3</b></p> <p>Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet.</p> <p><b>Article 4</b></p> <p>Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive.</p>	<p>1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :</p> <p>a) Le lieu et la date de son établissement ;</p> <p>b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;</p> <p>c) Le nom et l'adresse du transporteur ;</p> <p>d) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ;</p> <p>e) Le nom et l'adresse du destinataire ;</p> <p>f) La dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;</p> <p>g) Le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros ;</p> <p>h) Le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise ;</p> <p>i) Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) ;</p> <p>j) Les instructions requises pour les formalités de douane et autres ;</p> <p>k) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.</p>	<p>Il convient également que ces éléments obligatoires et facultatifs puissent être consignés dans la lettre de voiture électronique sans que l'intégrité et l'authenticité de celle-ci ne s'en trouvent altérés.</p>	<p>Pour que le système électronique soit efficace, il importe que toutes les parties prenantes puissent consulter les données et que celles-ci soient stockées pendant un certain temps. Il conviendrait que le Groupe détermine quelles devraient être les parties prenantes du futur système. Dans les faits, on constate qu'actuellement, outre l'expéditeur, le transporteur et le destinataire, qui sont les trois principaux utilisateurs du contrat, les tribunaux, les douanes, la police, les banques et les assureurs doivent pouvoir accéder aux données et auront sans aucun doute besoin que celles-ci soient stockées par un partenaire fiable.</p> <p>La question de l'intégrité des indications, visée à l'article 4, concerne le point ci-dessus relatif à la déclaration, quant à savoir comment la lettre de voiture électronique est générée, et cette question est intimement liée au processus de modification de la lettre de voiture. Comment le système garantit-il l'intégrité des données et l'impossibilité d'altérer le message ? Comment le système crée-t-il un climat de confiance pour toutes les parties intéressées ?</p>

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
		<p>2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) L'interdiction de transbordement ;</li> <li>b) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;</li> <li>c) Le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise ;</li> <li>d) La valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison ;</li> <li>e) Les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise ;</li> <li>f) Le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué ;</li> <li>g) La liste des documents remis au transporteur.</li> </ul> <p>3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.</p>		
<p><b>Art. 8</b> <b>Obligations relatives à la vérification</b></p>	<p><b>Article 4</b> Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.</p>	<p>1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) L'<b>exactitude des mentions de la lettre de voiture</b> relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros [...]</li> </ul> <p>2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1 a) du</p>	<p>En plus des dispositions énoncées à l'article 6 de la Convention CMR, la lettre de voiture électronique doit également permettre au transporteur de consigner toutes éventuelles réserves, ainsi que les résultats de l'inspection de l'état extérieur des marchandises et de leur emballage. Les modalités correspondantes doivent être spécifiées dans les procédures applicables.</p>	<p>Comme suite au point précédent, <b>qui</b> a le droit de modifier la lettre de voiture électronique, <b>quand et comment</b> ? Comment les autres parties prenantes seront-elles informées de ces modifications ? Est-il nécessaire d'obtenir leur accord ou confirmation pour ce faire ? Dans l'affirmative, comment est-il prévu de procéder en transit ? Par quel moyen et à quel endroit tout l'historique des modifications concernant l'e-CMR sera-t-il</p>



<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
	(La procédure employée pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre la détection en tant que telle de tout complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la lettre de voiture électronique.)	présent article, il <b>inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées</b> . Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves <b>n'engagent pas</b> l'expéditeur, <b>si celui-ci ne les a pas <u>expressément acceptées sur la lettre de voiture</u></b> .  3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. <b>Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.</b>		enregistré et stocké pour garantir son intégrité ainsi que l'accès des parties intéressées (tribunaux, douanes) à ces informations ? Par exemple, en cas d'intervention des douanes, si la lettre de voiture est modifiée en transit, en accord avec le transporteur et l'expéditeur sur la base d'un processus qui reste à définir, par quel moyen les bureaux de douane de transit et de destination en seront-ils informés ? Qui devrait les en informer (système, parties prenantes) et par quel moyen ?
<b>Art. 9</b> <b>Force probante de la lettre de voiture</b>	<b>Article 5</b> La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire	1. <b>La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat</b> et de la réception de la marchandise par le transporteur.  2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage <b>étaient en bon état apparent</b> au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis ainsi que leurs marques et numéros étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.	Au paragraphe 2 de l'article 2 du Protocole e-CMR, la force probante de la lettre de voiture électronique est expressément décrite comme équivalente à celle de la lettre de voiture classique. Le système e-CMR doit permettre de présenter la lettre de voiture électronique devant un tribunal ; les modalités correspondantes doivent être spécifiées dans les procédures applicables.	La Convention CMR porte sur la lettre de voiture, et surtout sur la responsabilité qui en découle ainsi que ses limites. Comment le système garantit-il que le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire ?
<b>Art. 11</b> <b>Documents justificatifs</b>	<b>Article 5</b> Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture	1. En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur <b>doit joindre à la lettre de voiture</b> ou mettre à la disposition du	Le moyen par lequel il convient de fournir les documents justificatifs dans le cas d'une lettre de voiture électronique est décrit au paragraphe 2 de l'article 6 du Protocole e-CMR. Il y est en outre prescrit que les	Ce point se rapporte soit à la procédure de secours, par exemple en cas de panne d'électricité ou d'impossibilité d'accès à Internet, en raison de laquelle la lettre de voiture électronique ne peut pas être

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
	<p>électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.</p> <p><b>Article 6</b></p> <p>Les documents complétant la lettre de voiture électronique peuvent comprendre un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à lettre de voiture électronique.</p>	<p>transporteur <b>les documents nécessaires</b> et lui fournir tous renseignements voulus [...]</p>	<p>parties s'accordent sur les procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture électronique.</p>	<p>consultée, soit aux différentes options qui permettent au système de produire la lettre de voiture électronique (paires de messages fondées sur les événements, codes QR, etc.). D'une manière générale, dans le monde numérique et lors des transports internationaux par camion, on doit disposer de différentes solutions de continuité, car des interruptions d'ordre technique peuvent se produire. La procédure de secours devrait être conçue très soigneusement afin d'éviter, si possible, que de nouveaux documents soient imprimés parallèlement aux lettres de voiture électroniques.</p> <p>Au titre de l'article 11 de la Convention, la lettre de voiture CMR doit être accompagnée de plusieurs autres documents selon la région, etc. Utiliser une lettre de voiture CMR électronique et imprimer en parallèle tous les documents d'accompagnement revient à faire fi des avantages de l'informatisation, en ce qui concerne notamment la réduction des délais, la dématérialisation des documents et la protection contre la COVID-19. D'un autre côté, il est difficile, voire impossible, de disposer de tous les documents requis sous forme électronique. Il serait cependant utile que le(s) futur(s) système(s) e-CMR offrent la possibilité de joindre des documents (au format PDF, par exemple), de sorte que l'expéditeur puisse toujours numériser et ajouter des documents d'accompagnement. Néanmoins, cette solution imposerait, notamment aux douanes, de recevoir les données de la lettre de voiture par voie électronique et d'exécuter les vérifications de rigueur sur papier pour les autres documents.</p>

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
<p><b>Art. 12</b> <b>Droit de disposition</b></p>		<p>1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.</p> <p>2. <b>Ce droit s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que celui-ci fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1</b> ; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.</p> <p>3. Le <b>droit de disposition</b> appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture <b>si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur cette lettre.</b></p> <p>[...]</p> <p>5. L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes :</p> <p>a) L'expéditeur ou, dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce <b>droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur,</b> et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions ;</p> <p>b) Cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et</p>	<p>Selon l'article 12 de la Convention CMR, l'expéditeur doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture s'il souhaite disposer des marchandises avant l'arrivée de celles-ci au lieu prévu. Le transporteur doit quant à lui pouvoir reconnaître qu'il s'agit de l'exemplaire original de l'expéditeur. La lettre de voiture électronique doit également permettre à l'expéditeur de prendre des dispositions ultérieures en présentant l'exemplaire électronique « original ». En outre, il n'est plus possible de disposer des marchandises une fois que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture a été remis au destinataire. Cela nécessite aussi un mécanisme électronique, et les modalités correspondantes doivent être spécifiées dans les procédures applicables.</p>	

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
		<p>elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois ;</p> <p>c) Les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.</p> <p>[...]</p> <p>7. Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.</p>		
<p><b>Art. 13</b> <b>Droits et obligations du destinataire</b></p>	<p><b>Article 5</b> La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu</p>	<p>1. Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, <b>le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge.</b> [...]</p>	<p>Il doit être possible de faire parvenir le deuxième exemplaire de la lettre de voiture électronique du transporteur au destinataire. Les modalités correspondantes doivent être spécifiées dans les procédures applicables.</p>	<p>Faire la preuve, par voie électronique, de la livraison n'est pas chose aisée. Le problème n'est pas de nature technologique, les principaux enjeux étant plutôt :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. L'authentification du destinataire et son accès au(x) système(s) ;</li> <li>b. Les moyens qu'emploie le destinataire pour prouver qu'il a reçu la marchandise, ou qu'il ne l'a pas reçue ;</li> <li>c. Ou pour prouver qu'il a partiellement reçu la marchandise ;</li> <li>d. Ou pour prouver qu'il a reçu la marchandise endommagée et <b>qu'il a émis une réserve</b> ;</li> <li>e. Ou pour prouver qu'il a reçu la marchandise dans un emballage endommagé sans savoir si cette dernière était elle-même endommagée, de sorte qu'il a dû émettre une réserve ;</li> </ol>

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
				<p>f. Ou pour prouver qu'il a reçu la marchandise, mais que le transporteur n'a pas suivi les instructions/ordres, ce qui a entraîné des pertes financières, ou pour signaler d'autres problèmes en émettant une réserve, etc.</p> <p>Par exemple, si la preuve de la livraison doit être faite au moyen d'un appareil (comme un téléphone mobile en possession du conducteur qui a installé l'application mobile correspondant au système e-CMR), il faut pouvoir s'assurer que le conducteur ne pourra pas accéder à ces données ni modifier les éventuelles réserves, et que ces données ou réserves seront automatiquement téléchargées dans le ou les systèmes e-CMR, afin de garantir l'intégrité des données, le stockage des données et la diffusion automatique des informations à toutes les parties prenantes.</p>
<p><b>Art. 15</b> <b>Empêchements à la livraison</b></p>		<p>1. Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente des empêchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur. Si le destinataire refuse la marchandise, <b>l'expéditeur a le droit de disposer</b> de celle-ci <b>sans</b> avoir à produire le premier exemplaire de la <b>lettre de voiture</b>.</p> <p>[...]</p>	<p>En cas de refus des marchandises par le destinataire, l'expéditeur doit pouvoir donner des instructions sans avoir à présenter l'exemplaire original. Par conséquent, toute instruction ultérieure nécessite la présentation de la lettre de voiture originale, sauf en cas de refus des marchandises par le destinataire. Le système e-CMR doit prendre en compte ces deux situations (exemplaire original requis ou non), et le moyen par lequel le refus des marchandises peut être signifié doit être spécifié dans les procédures applicables.</p>	

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
<b>Art. 22</b> <b>Marchandises dangereuses</b>		1. Si l'expéditeur remet <b>au transporteur des marchandises dangereuses</b> , il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis <b>n'a pas été consigné sur la lettre de voiture</b> , il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.  [...]	Le système e-CMR doit permettre de consigner les informations détaillées dont il est question dans la lettre de voiture. Il doit également attirer l'attention du transporteur sur les dangers encourus ainsi que sur les mesures de précaution qu'il convient de prendre à cet égard.	
<b>Art. 24</b> <b>Déclaration de la valeur des marchandises</b>		L'expéditeur peut <b>déclarer dans la lettre de voiture</b> , contre paiement d'un supplément de prix à convenir, <b>une valeur de la marchandise excédant la limite</b> mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.	La lettre de voiture électronique doit permettre, contre paiement d'un supplément, de déclarer une valeur de la marchandise excédant le montant maximal spécifié au paragraphe 3 de l'article 23 (8,33 droits de tirage spéciaux par kilogramme du poids brut manquant). Les modalités correspondantes doivent être spécifiées dans les procédures applicables.	
<b>Art. 26</b> <b>Intérêts spéciaux</b>		1. L'expéditeur peut fixer, <b>en l'inscrivant à la lettre de voiture</b> , et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.  [...]	La lettre de voiture électronique doit permettre, contre paiement d'un supplément, d'indiquer le montant d'un intérêt spécial à la livraison. Les modalités correspondantes doivent être spécifiées dans les procédures applicables.	

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
<b>Art. 30</b> <b>Réserves</b>		<p>1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir <b>reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture</b>. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.</p> <p>[...]</p>	<p>La lettre de voiture sert également de preuve quant à l'état extérieur des marchandises (voir art. 9 de la Convention CMR concernant la remise des marchandises au transporteur par l'expéditeur). Pour les lettres de voiture électroniques, voir le paragraphe 2 de l'article 2 du Protocole e-CMR.</p>	
<b>Art. 35</b> <b>Vérification des marchandises, force probante de la lettre de voiture</b>		<p>1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il <b>doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture</b>. S'il y a lieu, il appose sur <b>cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves</b> analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.</p> <p>2. Les <b>dispositions de l'article 9 s'appliquent</b> aux relations entre transporteurs successifs.</p>	<p>La lettre de voiture électronique doit permettre aux transporteurs successifs de consigner leurs données personnelles et leurs éventuelles réserves sur le deuxième exemplaire. Les modalités correspondantes doivent être spécifiées dans les procédures applicables, lesquelles doivent en outre préciser le moyen par lequel le reçu daté et signé peut être communiqué par voie électronique.</p>	

<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
	Problèmes fonctionnels liés à l'environnement électronique			<p><u>Hébergement 24 heures sur 24, 365 jours par an</u></p> <p>Le système e-CMR devrait faciliter le transport international. Ainsi, toutes les parties prenantes devraient avoir accès au(x) système(s) 24 heures sur 24, 365 jours par an. Dans l'idéal, personne ne devrait pouvoir intervenir sur les données dans le cadre des opérations de maintenance des serveurs, y compris les autorités nationales.</p> <p><u>Sécurité/Stockage des données/Accès aux données</u></p> <p>L'intégrité des données génère la confiance. La sécurité des messages et des données, l'accès sécurisé à ces éléments et la garantie qu'ils ne peuvent être altérés sont essentiels à la fiabilité d'un système. Il faut impérativement que des serveurs miroirs soient installés, y compris dans des lieux géographiques distincts, conformément à toutes les normes internationales en matière de protection des données, notamment personnelles.</p> <p><u>Maintenance/Mise à niveau/Amélioration du (des) système(s)/Décisions</u></p> <p>Un outil numérique tel que la lettre de voiture électronique doit être continuellement amélioré, qu'il s'agisse des services fournis ou encore des opérations convenues, qui nécessitent de nouvelles mises à niveau du ou des systèmes. Il importe en premier lieu d'établir un mécanisme pour débattre de ces nouvelles améliorations et s'accorder sur la marche à suivre. Il faudrait ensuite qu'un autre mécanisme soit créé pour contrôler le déploiement de ces mises à niveau par les différents fournisseurs des systèmes.</p>



<i>Dispositions CMR</i>	<i>Dispositions e-CMR</i>	<i>Contenu</i>	<i>Observations des experts de l'Allemagne</i>	<i>Observations du secrétariat</i>
				<p>Par exemple, si les nouvelles technologies facilitent les procédures opérationnelles convenues, il faudrait disposer d'un mécanisme qui permette d'examiner et de réviser celles-ci. En outre, il conviendrait que les spécifications fonctionnelles et techniques du futur système soient élaborées et convenues sous les auspices du Groupe de travail des transports routiers (SC.1). Il serait également utile que des versions différentes de ces spécifications soient mises au point sur la base des améliorations examinées et approuvées dans le cadre du Groupe de travail.</p>