



---

**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'eCMR

**Quatrième session**

Genève, 25-27 janvier 2023

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**Programme de travail**

**Concepts et processus proposés pour le futur système eCMR**

**Concepts et processus proposés pour le futur système eCMR  
d'après les débats du Groupe**

**Communication du secrétariat**

Le présent document contient les concepts et processus proposés pour le futur système eCMR compte tenu des débats du Groupe d'experts, pour examen et adoption par le Groupe à sa troisième session, qui se tiendra du 9 au 11 novembre 2022.



<i>Explication/référence Convention CMR</i>	<i>Explication/référence Protocole eCMR</i>	<i>Concepts proposés</i>	<i>Processus proposés</i>
<p><b>Article 4</b> L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.</p>	<p>Remarque : Le Protocole eCMR ne contient pas de disposition définissant une procédure de secours. La procédure de secours est d'une importance cruciale pour assurer le fonctionnement du futur système eCMR dans les cas où, pour quelque raison que ce soit, le système ne fonctionne pas comme prévu. Pour qu'elle soit reconnue et appliquée par toutes les Parties contractantes, la procédure de secours doit être définie dans le Protocole et avoir force obligatoire. Le secrétariat propose d'élaborer une disposition relative à la procédure de secours, qui sera ajoutée au Protocole.</p>	<p><b>Procédure de secours</b></p> <p>Dans un environnement électronique, il est difficile de parler de la perte ou de l'absence de la lettre de voiture puisqu'il est toujours possible d'accéder au document ou aux données en ligne, sur la plateforme où le document a été généré initialement.</p>	<p><b>Procédure de secours</b></p> <p>Dans le cadre d'une procédure de secours (en cas d'interruption de l'accès à Internet ou d'autre perturbation technique), au moment de la conclusion du contrat en ligne, le système générera un document électronique non modifiable (format PDF, jpeg, etc.) qui sera envoyé automatiquement à l'adresse électronique des parties visées dans la lettre de voiture (l'expéditeur, le transporteur et le destinataire si ce dernier y consent). Ce document devra comporter un « timbre électronique » indiquant la plateforme, la date et le lieu de création du document. Le format de ce timbre électronique pourra être précisé dans les spécifications techniques du système aux fins d'harmonisation, de façon à ce que toutes les Parties contractantes le reconnaissent.</p>
<p><b>Article 5</b> <b>Établissement de la lettre de voiture</b></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>Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à créer et modifier les données et à formuler des commentaires</b></p> <p><b>Expéditeur :</b> L'expéditeur est l'une des parties autorisées à établir un contrat eCMR. À ce titre, il a le droit d'accéder aux données eCMR qui le concernent, quel que soit le fournisseur informatique qui a généré ou restauré ces données (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.), ainsi qu'à tous les services liés aux contrats eCMR auxquels il est partie.</p>	<p><b>Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à créer et modifier les données et à formuler des commentaires</b></p> <p><b>Expéditeur :</b> L'expéditeur est autorisé à modifier ou consulter les données ou à formuler des commentaires dans les processus suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Communication de renseignements eCMR anticipés ;</li> <li>b. Communication de renseignements anticipés rectifiés au système eCMR ;</li> <li>Conclusion du contrat en ligne ;</li> <li>Commentaires ou instructions au début du transport ou en cours de route ;</li> </ol>

#### Article 4 Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.

2. 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. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.

3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.

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

#### Transporteur (entreprise de transport routier/transitaire /sous-traitants/transporteurs successifs) :

Dans la Convention, il n'est fait mention que des transporteurs, mais il est logique que toute partie qui coordonne et fournit des services de transport routier et qui applique donc la Convention CMR à l'heure actuelle puisse être reconnue comme transporteur dans le futur système eCMR.

En ce sens, les transitaires et les sous-traitants devront avoir le rôle de transporteur dans le futur système, mais leur identité devra toujours être précisée, puisqu'elle implique différentes responsabilités. Le rôle des sous-traitants, par exemple dans la logistique moderne ou le transport intermodal, devra être examiné. En effet, comme un sous-traitant peut également être l'expéditeur dans certains cas, il pourra donc avoir aussi bien le rôle de destinataire que celui de transporteur dans le futur système eCMR.

Le transporteur est l'une des parties responsables de l'établissement d'un contrat eCMR. À ce titre, il a le droit d'accéder aux données eCMR qui le concernent, quel que soit le fournisseur informatique qui a généré ou restauré ces données (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.), et a accès (consultation et modification) à tous les services liés aux contrats eCMR auxquels il est partie.

e. Droit de disposer de la marchandise, etc.

L'expéditeur doit veiller à s'authentifier conformément aux règles et procédures convenues pour la mise en œuvre de l'eCMR ; ce faisant, il reconnaît tous les droits et obligations qui lui incombent. L'expéditeur doit également veiller à avoir recours à un fournisseur informatique reconnu et agréé par les autorités publiques.

#### Transporteur (entreprise de transport routier/transitaire/sous-traitants/transporteurs successifs) :

Le futur système devra permettre de définir différents types de transporteur et laisser aux utilisateurs le choix de leur identité, à savoir :

- Transporteur ;
- Transitaire ;
- Sous-traitant ;
- Transporteur successif.

Le futur système devra également permettre aux utilisateurs de changer de rôle, au besoin, entre transporteur et destinataire.

Le transporteur est autorisé à modifier ou consulter les données ou à formuler des commentaires dans les processus suivants :

- a. Communication de renseignements eCMR anticipés ;
- b. Communication de renseignements anticipés rectifiés au système eCMR ;
- c. Conclusion du contrat en ligne ;
- d. Commentaires ou instructions au début du transport ou en cours de route ;
- e. Droit de disposer de la marchandise, etc.

Le transporteur doit veiller à s'authentifier conformément aux règles et procédures convenues pour la mise en œuvre de l'eCMR ; ce faisant, il reconnaît tous les droits et obligations qui lui

assurer la préservation des indications originales de la lettre de voiture électronique.

**Destinataire :**

Au titre de la Convention, le destinataire, en tant que réceptionnaire de la marchandise, a certains droits et obligations.

Lorsqu'un destinataire est désigné comme tel dans un contrat eCMR, il doit recevoir une notification (par courriel ou par téléphone mobile) si l'expéditeur et le transporteur en conviennent ainsi.

incombent. Le transporteur doit également veiller à avoir recours à un fournisseur informatique reconnu et agréé par les autorités publiques.

**Transporteurs sous-traitants :**

Les transporteurs sous-traitants ne sont pas parties à la même lettre de voiture. Il existe donc plusieurs contrats : une lettre de voiture 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 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).

**Transporteurs successifs :**

Une identité de transporteur successif devra peut-être être créée sous le rôle de transporteur. Il convient de noter que les transporteurs successifs sont parties à une seule et même lettre de voiture.

**Destinataire :**

Le destinataire doit pouvoir consulter les données en lecture seule quel que soit le fournisseur informatique (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.). Le destinataire est autorisé à modifier les données à partir du moment où il devient responsable de la manutention de la marchandise (art. 12 à 14 de la Convention CMR). Dès lors, il a le droit de saisir dans le système eCMR des données concernant :

- a. L'exercice du droit de disposition (par exemple en cas de désignation d'un nouveau destinataire) ;

**Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à consulter les données sur demande et à formuler des commentaires**

**Organismes d'agrément :**

Chaque pays devra désigner officiellement un ou plusieurs organismes d'agrément qui auront les obligations ou tâches suivantes :

- Établir, comme convenu au niveau du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), les spécifications techniques qui seront utilisées pour la mise au point des plateformes servant à générer les eCMR ;
- Valider les solutions électroniques mises au point par les entreprises informatiques privées sur la base de ces spécifications techniques (quelle que soit la technologie utilisée) et fournir la liste officielle des entreprises informatiques agréées qui seront habilitées à générer des eCMR sur le territoire ;
- À défaut d'une autre solution, assurer la sauvegarde ou le stockage en sécurité de toutes les données générées par les différents fournisseurs informatiques sur le territoire, de sorte que ces données puissent être utilisées par les tribunaux (du même pays ou d'autres pays), ou en cas de faillite d'un fournisseur informatique ou de perturbation technique, par exemple. Il convient de noter que la durée de stockage en sécurité des données varie d'un pays à l'autre. Il serait donc utile d'adopter une approche harmonisée ; par exemple, tous les organismes nationaux devront conserver les

- b. La perte de la marchandise ou un retard à la livraison, si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu (art. 19).
- c. Le destinataire doit veiller à s'authentifier conformément aux règles et procédures convenues pour la mise en œuvre de l'eCMR ; ce faisant, il reconnaît tous les droits et obligations qui lui incombent. Le destinataire doit également veiller à avoir recours à un fournisseur informatique reconnu et agréé par les autorités publiques.

**Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à consulter les données sur demande et à formuler des commentaires**

**Organismes d'agrément :**

Même s'il ne fait pas partie du futur système eCMR, l'organisme d'agrément joue un rôle capital. En effet, il contribue à établir la confiance dans le système et la reconnaissance mutuelle qui sont nécessaires pour que le système international soit viable et puisse fonctionner sans interruption.

données en sécurité pendant dix ans ;

- Surveiller l'utilisation des services eCMR sur le territoire et signaler les interruptions, ainsi que les pratiques monopolistiques ou oligopolistiques qui sont contraires aux principes de fonctionnement du système eCMR ;
- Retirer de façon temporaire ou permanente l'agrément des entreprises informatiques habilitées à générer des lettres de voiture électroniques lorsque de telles pratiques sont observées et en informer toutes les parties prenantes du système.

L'organisme national contribuera ainsi à établir la confiance dans le système et la reconnaissance mutuelle qui sont nécessaires pour qu'un tel système électronique international puisse fonctionner sans interruption. Chaque pays devra décider quel organisme sera désigné. Il pourra par exemple s'agir des chambres, de l'association nationale du transport routier ou d'un nouvel organisme. Les autorités seront tenues d'annoncer officiellement la désignation de cet organisme, en précisant ses tâches et ses obligations. Il convient de noter qu'il devra s'agir d'un organisme distinct de celui qui s'occupera de l'authentification des utilisateurs (expéditeur, transporteur, destinataire), cette fonction étant différente.

#### **Fournisseur de solutions informatiques :**

Le fournisseur de la ou des solutions informatiques ne peut commencer à faire de la publicité pour les services eCMR et à les vendre qu'une fois dûment habilité par l'organisme national d'agrément. Il doit décider, selon les principes du marché libre, de la facturation de l'utilisation de ces services et du montant facturé, le cas échéant, ainsi que du type de technologie employée. Les solutions informatiques doivent satisfaire à toutes les prescriptions prévues, concernant notamment la cybersécurité, l'impossibilité d'altérer les messages, le stockage des données et l'accès à celles-ci. Les grandes

#### **Fournisseur de solutions informatiques :**

Le fournisseur informatique ne doit pas avoir accès, ni en lecture ni en écriture, aux données CMR générées par le système qu'il a mis au point une fois que ce dernier est mis sur le marché. Si une entreprise de transport a mis au point son propre système pour ses activités, elle doit alors avoir accès aux données selon les règles applicables pour les transporteurs. Il est strictement interdit au fournisseur informatique de vendre ou d'échanger les données générées sur sa plateforme à des fins lucratives ou pour quelque autre raison que ce soit, y compris à des fins concurrentielles.

Remarque : Comme cela est mentionné plus haut, les pratiques monopolistiques ou oligopolistiques sont à proscrire afin de protéger les données, et donc l'intégrité du système. Toutefois, dans un environnement de marché libre, où une entreprise peut

entreprises de transport souhaiteront peut-être mettre au point de telles applications en interne, c'est-à-dire au sein de leur propre système informatique ; cette possibilité devra être prévue et, dans ce cas, ces systèmes devront être agréés par l'organisme national.

acquérir une autre entreprise d'un pays voisin ou fusionner avec, ou tout simplement établir des succursales n'importe où, le secrétariat ne sait pas exactement comment éviter ces pratiques. Le Groupe d'experts est invité à soumettre une proposition à ce sujet.

#### **Autorités douanières :**

Les autorités douanières sont reconnues comme l'une des parties prenantes du futur système eCMR. D'une région géographique à l'autre, elles utilisent et vérifient les lettres de voiture CMR pour des raisons différentes.

Il convient de noter que les commentaires des autorités douanières portent notamment sur des questions relatives à la responsabilité du transporteur (art. 17, par. 4) dans des cas tels que l'absence ou la défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées, ou la nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs. En ce sens, il est dans l'intérêt des parties au contrat (expéditeur, transporteur et destinataire) que les douanes puissent formuler des commentaires lorsqu'elles observent quelque chose sur le camion ou la cargaison ou relèvent tout autre problème d'ordre opérationnel.

#### **Autorités douanières :**

Les autorités douanières doivent avoir accès aux données CMR en lecture seule sur demande, c'est-à-dire qu'elles doivent pouvoir consulter les données, au besoin, lorsqu'un camion se présente à un poste-frontière ou à un bureau de douane intérieur. Elles doivent également pouvoir formuler des commentaires dans un champ du système eCMR exclusivement réservé aux dites autorités douanières, et ce, quel que soit le fournisseur informatique (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.). Seules les autorités douanières auront le droit d'utiliser ce champ pour formuler des commentaires. Les commentaires ne pourront pas être supprimés et seront accessibles à toutes les parties (dans une liste classée par ordre chronologique).

Les autorités douanières auront le droit de consulter ou de modifier toutes les autres données eCMR relatives aux camions qui entrent sur leur territoire, le traversent en transit ou le quittent.

Si une enquête est en cours, le droit d'accès aux données relève du tribunal compétent. Toutefois, en cas de violation, les autorités douanières doivent être autorisées à demander le stockage des données et

**Police et tribunaux :**

Les tribunaux et les services de police doivent également avoir accès aux données en lecture seule sur demande, dans le cadre d'une enquête sur un dossier, et ce, quel que soit le fournisseur informatique (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.).

doivent donc avoir la possibilité de conserver les données.

**Police et tribunaux :**

Ces deux cas de figure sont légèrement différents. Dans toutes les régions, la police des transports arrête les camions et les contrôle en vérifiant principalement leur lettre de voiture. Ces contrôles quotidiens sont effectués pour diverses raisons. Toutefois, cela implique que les agents de police soient équipés d'un téléphone mobile ou d'une application permettant de consulter la lettre de voiture électronique présentée par le transporteur, peut-être sous la forme d'un code QR, pour vérifier qu'il s'agit bien du document d'origine généré par la plateforme.

En ce qui concerne les tribunaux, les besoins sont différents. Avant un procès, ils peuvent demander l'accès aux données directement à l'entreprise qui les a générées, ou, s'il en est décidé ainsi, uniquement à l'organisme national chargé de conserver les données en sécurité pendant la durée convenue par les Parties contractantes.

---

**Art. 5**  
**Établissement de la**  
**lettre de voiture dans**  
**un environnement**  
**électronique**
**Article 4**  
**Conditions d'établissement**  
**de la lettre de voiture**  
**électronique**

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.
2. Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des

La question de l'intégrité des données est étroitement liée à la confiance dans le système. Le futur système eCMR devra avant tout conserver une trace exacte, non modifiable, de la chronologie, établie à partir de la date et de l'heure de chaque événement. En parallèle, le fournisseur informatique privé devra envoyer à l'organisme national (si les pays choisissent cette option) une sauvegarde des données (au moins une fois par jour), qui servira à plusieurs fins :

- Comparaison des données, sur demande ;
- Sauvegarde en cas de panne technique chez le fournisseur informatique ;

**1. Création de la lettre de voiture électronique :**

L'un des utilisateurs (soit l'expéditeur, soit le transporteur) crée la lettre de voiture électronique au moyen d'une solution externe (fournisseur informatique) ou de son propre logiciel (dans le cas des transporteurs). Pour ce faire, et pour obtenir la participation de son cocontractant, il doit avoir connaissance du code unique (fourni par l'organisme national ? par les fournisseurs informatiques ?) de l'autre partie au contrat (transporteur ou expéditeur et destinataire) et l'utiliser. L'autre partie reçoit une notification (par courriel ou par téléphone mobile) l'informant qu'une nouvelle lettre de voiture électronique a été générée et lui demandant de



indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.

3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.

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.

- Sauvegarde en cas de faillite du fournisseur informatique ;
- Procédure de secours.

confirmer sa participation, toutes les informations requises pour la lettre de voiture CMR lui étant présentées.

**2. Soumission des données :** La nouvelle lettre de voiture électronique est établie au moyen d'une solution d'un fournisseur informatique (au choix), ou d'un logiciel propre à l'entreprise. Les principales données peuvent être enregistrées dans ces systèmes afin qu'il soit plus facile de remplir les formulaires. L'interopérabilité et l'interconnexion des systèmes doivent être garanties.

**3. Authentification :** Tous les utilisateurs doivent s'authentifier avant d'utiliser le système, à l'aide de différents moyens convenus par les utilisateurs et les parties au niveau international (SC.1), notamment :

- a) Système national d'authentification (signatures électroniques, etc.) ;
- b) Fournisseur externe ;
- c) Base de données internationale des utilisateurs.

4. Question relative au moment où la lettre de voiture électronique est établie pour la première fois sous sa forme définitive : L'expéditeur ou le transporteur, selon le cas, doit générer la lettre de voiture électronique en ligne en suivant un processus très simple mais concret. Lorsqu'il clique sur le bouton servant à créer la lettre de voiture électronique, il reçoit une notification envoyée par le système, qu'il doit ouvrir pour approuver la création du document (au moyen d'un lien cliquable).

5. Le transporteur doit également avoir le droit de générer la lettre de voiture en ligne après avoir chargé la marchandise dans son camion et formulé des observations ou des réserves.

6. Comme les utilisateurs s'authentifient au moment où ils se connectent au système, il n'est pas nécessaire d'apposer des signatures électroniques ni d'avoir recours à d'autres moyens électroniques pour

<p><b>Article 5, paragraphe 1</b> Selon l'article 5 de la Convention CMR, la lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux.</p>	<p>Le terme « lettre de voiture électronique » est systématiquement employé dans le Protocole, sans que sa correspondance avec les trois exemplaires soit précisée.</p>	<p>Dans le futur système eCMR, les trois exemplaires originaux ne seront pas repris, mais toutes leurs fonctions seront conservées.</p>	<p>conclure le contrat en ligne.</p> <p>La lettre de voiture électronique doit 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. Il n'est pas prévu qu'il y ait trois exemplaires « électroniques » dans le futur système.</p>
<p><b>Article 5, paragraphe 2</b></p>	<p><b>Établissement de plusieurs lettres de voiture</b> L'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement de plusieurs lettres de voiture lorsque la marchandise doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts.</p>	<p>La plateforme doit permettre à l'expéditeur et au transporteur d'établir en ligne autant de lettres de voiture qu'ils le souhaitent selon les critères prévus dans la Convention CMR.</p>	
<p><b>Article 3</b> Authentification de la lettre de voiture électronique</p>	<p><u>Remarque</u> : Dans la disposition du Protocole eCMR relative à l'authentification de la lettre de voiture électronique, il est fait mention de signatures électroniques, mais celles-ci ne sont pas vraiment définies. De plus, aux termes du paragraphe 2 de l'article 3, la lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie. Dans la pratique, cela signifie que les utilisateurs ne peuvent pas utiliser de plateformes basées en dehors du pays où ils exercent leurs activités et où ils sont authentifiés. On sait également qu'il n'existe pas à l'heure actuelle de convention internationale ayant pour effet d'harmoniser les signatures électroniques ou d'établir un moyen harmonisé d'authentifier les utilisateurs de solutions électroniques. Or, le processus d'authentification est d'une importance cruciale pour le fonctionnement du futur système eCMR, et il est étroitement lié à la création d'un système qui inspire confiance et qui soit mutuellement reconnu par l'ensemble des Parties contractantes et des utilisateurs. Pour qu'elle soit reconnue et appliquée par toutes les Parties</p>	<p>Proposition d'amendements aux dispositions du Protocole eCMR relatives à l'authentification :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les parties prenantes qui établissent une lettre de voiture électronique s'authentifient conformément à la législation du pays (pays de départ du transport ou pays où la plateforme est exploitée ?).</li> <li>2. Les Parties contractantes liées par le Protocole additionnel eCMR acceptent l'authentification de la lettre de voiture par les parties à celle-ci.</li> <li>3. Les autorités compétentes publient une liste des mécanismes d'authentification qui peuvent être utilisés.</li> </ol> <p>Les Parties contractantes liées par le Protocole additionnel eCMR doivent accepter, en tant qu'équivalent juridique d'une lettre de voiture CMR sur papier acceptée, la lettre de voiture électronique générée depuis une plateforme informatique agréée par les parties au contrat authentifiées par les autorités compétentes du pays de départ et du pays dans lequel une rectification des données de la lettre de voiture est</p>	

	contractantes, la procédure d'authentification doit être définie dans le Protocole et avoir force obligatoire. Le secrétariat propose d'ajouter dans le Protocole les nouvelles dispositions présentées dans la colonne relative aux processus.	demandée par l'intermédiaire d'une plateforme informatique agréée.
<b>Article 6</b> <b>Contenu de la lettre de voiture</b>	<b>Contenu de la lettre de voiture :</b>  La Convention énumère 11 éléments que la lettre de voiture doit obligatoirement indiquer, ainsi que sept autres à indiquer le cas échéant ou sur demande. Toutefois, elle dispose que les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.	Le système doit donc permettre aux parties d'indiquer ces 18 éléments sur la lettre de voiture électronique et d'ajouter toute autre indication si elles le souhaitent. Il doit également être indiqué en ligne que le transport est soumis au régime établi par la Convention CMR. Sur la plateforme, l'expéditeur doit être informé par un message du fait qu'il répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1, alinéas b), d), e), f), g), h) et j) et de toutes autres indications mentionnées dans la Convention.  Le futur système eCMR doit également présenter des champs de données permettant d'ajouter des renseignements sur la valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 de la Convention, ou sur le montant d'un intérêt spécial à la livraison, ou d'attirer l'attention du transporteur sur la nature dangereuse de la marchandise et sur les précautions spéciales à prendre.
<b>Art. 22</b> <b>Marchandises dangereuses</b>		
<b>Art. 24</b> <b>Déclaration de valeur</b>		
<b>Art. 26</b> <b>Intérêts spéciaux</b>		
<b>Article 8</b>  1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier : a) L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros ;	Comme l'expéditeur peut demander au transporteur de vérifier le poids brut ou la quantité de la marchandise, ou encore le contenu des colis, le transporteur doit pouvoir saisir dans la lettre de voiture électronique le résultat de ces vérifications. Un champ doit donc être créé pour permettre au transporteur d'indiquer, à la demande de l'expéditeur, ses observations sur le poids brut ou la quantité de la marchandise, ou sur le contenu du colis.	

b) L'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1 a du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. 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 n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.

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.

Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

**Article 9**  
**Force probante de la lettre de voiture**

**Article 5**

La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire.

Ce point est étroitement lié à la reconnaissance mutuelle de l'authentification entre toutes les Parties contractantes, à la confiance qu'inspire le système, ainsi qu'à l'acceptation de la lettre de voiture électronique en tant qu'équivalent juridique d'une lettre de voiture CMR sur papier acceptée.

**Article 2**

Champ d'application et portée de la lettre de voiture électronique

**Paragraphe 2**

Une lettre de voiture conforme au présent Protocole sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière.

**Article 11**

**Article 6**

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.

**Documents d'accompagnement**

Le Groupe d'experts a observé que cette disposition n'a pas pour but d'introduire des procédures administratives électroniques et qu'elle n'autorise pas les personnes visées par une procédure administrative à utiliser des documents électroniques. On ne voit pas bien ce qu'impliquent les exigences et procédures relatives aux documents d'accompagnement.

La Convention CMR prévoit que les documents nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane et autres soient joints à la lettre de voiture. Le futur système eCMR devra donc permettre, à tout le moins, de joindre à la lettre de voiture électronique les documents d'accompagnement au format PDF ou JPEG, ou dans tout autre format acceptable. Si possible, il devra pouvoir être interconnecté avec d'autres systèmes qui génèrent des documents d'accompagnement, et les données de ces documents pourront également être envoyées au moyen de messages électroniques.

**Article 12**  
**Droit de disposition**

Selon l'article 12 de la Convention CMR, l'expéditeur doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture s'il souhaite disposer de la marchandise avant l'arrivée de celle-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 de la marchandise 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.

Au moment où il devient responsable de la manutention de la marchandise, le destinataire, qui pouvait seulement accéder aux données en lecture seule, obtient l'autorisation de saisir des commentaires. Dans le même temps, l'expéditeur, qui avait le droit de modifier les données, n'est plus autorisé qu'à les consulter en lecture seule. Aux termes de la Convention, dans le cas de la lettre de voiture sur papier, ce changement survient lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire. Dans l'environnement électronique, il est proposé que le droit d'accès aux données soit modifié :

- Lorsque l'expéditeur fournit dans la lettre de voiture électronique des instructions concrètes selon lesquelles le destinataire peut exercer le droit de disposition ;
- Lorsque l'expéditeur en décide ainsi (art. 12, par. 3), si une mention dans ce sens est faite dans la lettre de voiture (le futur système eCMR devra permettre une telle fonction) ;
- Lorsque le destinataire en fait la demande et que l'expéditeur donne son accord (le futur système eCMR devra permettre une telle fonction) ;
- Lorsque le transporteur livre la marchandise au destinataire (le futur système eCMR devra permettre une telle fonction).

**Article 13**  
**Droits et obligations du destinataire**

**Article 5**

La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu.

Il convient de noter que, dans la Convention CMR, il n'est nulle part fait mention d'une preuve de livraison alors que plusieurs dispositions concernent les droits et les obligations du destinataire.

**Article 15**  
**Empêchements à la livraison**

Dans l'environnement électronique, deux nouveaux termes devront être introduits afin que le destinataire puisse s'acquitter de toutes les fonctions prévues dans la Convention, à savoir la preuve de livraison et la preuve d'acceptation de la livraison.

Le destinataire doit être authentifié et désigné dans la lettre de voiture électronique à compter de la conclusion du contrat en ligne. Son adresse électronique et son numéro de téléphone mobile doivent y être indiqués pour qu'il puisse recevoir des notifications lorsque certains événements se produisent concernant la lettre de voiture.

- Preuve de livraison : La technologie peut aider à effectuer une double vérification de l'identité du destinataire, qui est déjà authentifié. Par exemple,

Il convient également de noter que la Convention CMR (art. 1, Champ d'application, par. 4) ne s'applique pas aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales (Convention de l'Union postale universelle). Par conséquent, en pratique, les colis transportés par des sociétés de messagerie ou de poste ne sont pas visés par la Convention CMR. Cela ne signifie pas pour autant que le destinataire ne peut pas être un ménage, au contraire ; mais les cas où le destinataire est un ménage sont tellement rares par rapport aux cas où il est une société commerciale qu'il n'est pas nécessaire de prévoir des dispositions spéciales à cet égard dans la conception du futur système.

Enfin, pour les raisons susmentionnées, la procédure relative aux preuves de livraison et d'acceptation doit être conçue de telle sorte que les droits et les obligations du destinataire et du transporteur soient véritablement couverts. En ce sens, une signature sur un écran (téléphone mobile) ne constitue pas une solution acceptable comme preuve de livraison.

au moment de l'établissement de la lettre de voiture en ligne, le destinataire reçoit par téléphone mobile ou par courriel un code unique. Lorsque le transporteur livre la marchandise, il demande ce code au destinataire et le saisit dans le système avant de lui remettre la marchandise. C'est également à ce moment que le destinataire obtient le droit de disposer de la marchandise, cette procédure remplaçant la remise du deuxième exemplaire de la lettre de voiture. Des notifications sont alors envoyées à toutes les parties concernées pour les informer que la marchandise est arrivée à destination.

- Preuve d'acceptation de la livraison : Il s'agit de l'étape suivante. En vertu de la Convention, le destinataire a le droit de vérifier la marchandise et de l'accepter ou non, avec les conséquences applicables, ou même de désigner un nouveau destinataire. Le destinataire devra donc accéder au système pour accepter la livraison en ligne, ce qui mettra fin à la lettre de voiture [mise à jour du document ?], ou pour formuler des réserves, des observations ou des commentaires (en téléchargeant également des photos ou des vidéos pour justifier ces réserves). Le transporteur aura alors la possibilité de consulter ces commentaires ; il ne pourra pas les supprimer, mais pourra y répondre si nécessaire.
- Même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur (art. 15, par. 2). Le futur système devra permettre ce type de démarche.
- Les réserves doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes (art. 30). Le futur système devra permettre ce type de démarche.
- Les empêchements à la livraison ci-après devront être prévus dans le système, où les séquences

d'événements et de communications correspondantes devront être créées :

- En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur doit pouvoir indiquer au transporteur où livrer la marchandise. Le futur système eCMR devra permettre de ne pas accepter la marchandise. Dans ce cas, l'expéditeur devra pouvoir accéder aux données et formuler des commentaires pour indiquer au transporteur où livrer la marchandise.
- L'expéditeur ou le destinataire qui veut exercer le droit de disposition doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions.
- Cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.
- Les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.
- Des scénarios tels que le retard à la livraison (art. 19) ou la perte de la marchandise (art. 20) doivent être prévus dans le système.

### Article 35

Vérification de la marchandise, force probante de la lettre de voiture

Le transporteur doit présenter le premier

1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il **doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture**. S'il y a lieu, il appose **sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves** analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.

Le rôle de transporteur successif est prévu dans le futur système eCMR. Un nouvel événement doit être créé pour que toutes les autres parties à la lettre de voiture soient informées (par des notifications) lorsque le transporteur principal déclare un transporteur successif. Il convient en outre de définir un processus permettant de déclarer un transporteur successif pour une lettre de voiture. Si un transport



exemplaire de la lettre de voiture au destinataire qui veut exercer le droit de disposition (Convention CMR, art. 12, par. 5 a)).

- 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 (Convention CMR, art. 12, par. 7, première phrase).

- Néanmoins, il n'est pas nécessaire de présenter la lettre de voiture en cas de refus de la marchandise par le destinataire (Convention CMR, art. 15, par. 1).

- 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

2. Les **dispositions de l'article 9 s'appliquent** aux relations entre transporteurs successifs.

régi par une lettre de voiture unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le deuxième transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.

L'article 34 de la Convention CMR porte sur la responsabilité des transporteurs successifs.

La condition préalable est l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture par le deuxième transporteur et chacun des transporteurs suivants.

La difficulté, dans un environnement électronique, est de « remettre » la lettre de voiture électronique au transporteur suivant. Cela suppose que le premier transporteur routier (transitaire ?) n'ait plus la lettre de voiture en sa possession et que le deuxième en prenne possession. Comment cette transmission peut-elle se faire électroniquement ? Il conviendra de concevoir un processus particulier et de décrire les spécifications fonctionnelles correspondant à cette situation.

Le problème n'est pas de nature technologique, l'enjeu étant de veiller aux responsabilités des transporteurs successifs. De plus, en application de l'article 35 de la Convention CMR, le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Qu'en sera-t-il dans un environnement électronique ? Très probablement, le système générera un reçu électronique qui sera remis par un transporteur à l'autre. Là encore, un processus précis devra être conçu pour cette situation et des spécifications techniques devront être définies.

paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention (Convention CMR, art. 12, par. 2).

**- La personne qui accepte la marchandise du transporteur précédent doit porter son nom et son adresse, ainsi que toute éventuelle réserve, sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture (Convention CMR, art. 35, par. 1).**

**Article 6, paragraphe 1**  
Autres obligations du transporteur en cas d'utilisation de la lettre de voiture électronique

Le transporteur remet à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à la lettre de voiture électronique visée par le Protocole.

Cette disposition a été reprise textuellement de la Convention de Montréal de 1999, qui établit la responsabilité des compagnies aériennes en cas de mort ou de lésion corporelle d'un passager, ainsi qu'en cas de retard, de dommage aux bagages ou à la marchandise ou de perte de ceux-ci. La Convention de Montréal visait à unifier les différents régimes conventionnels internationaux relatifs à la responsabilité des transporteurs aériens qui avaient été élaborés de manière désorganisée depuis 1929. Le secrétariat essaiera de trouver dans le mémorandum explicatif du Protocole eCMR des informations justifiant l'ajout du paragraphe 1 de l'article 6.

Le paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de Montréal dispose ce qui suit :

« L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de

Explication possible de l'ajout de l'article 6 dans le texte du Protocole :

À la page 3 du document TRANS/SC.1/2002/1, présenté par UNIDROIT en février 2002, il est dit ce qui suit à propos du paragraphe 1 de l'article 6 : « Ce paragraphe est repris de l'article 4.2. de la Convention de Montréal. Cet article 4 dispose en effet, que : "l'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien", mais, pour éviter "l'impérialisme" de l'électronique, oblige néanmoins le transporteur à délivrer un récépissé papier de la prise en charge. ». Ce même document contient également un questionnaire ; dans la dernière question, il est demandé aux États s'ils approuvent l'inclusion de cette disposition dans le texte du Protocole.

Dans le projet de 2003, l'article 7, intitulé « Droit de disposition », établit ce qui suit : « 1. Lorsqu'une lettre de voiture électronique est émise, le droit de

marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens. ».

Dans le cas d'un transport aérien de fret passant par des pays qui n'ont pas ratifié la Convention de Montréal, mais qui continuent d'être soumis aux régimes de la Convention de Varsovie de 1929 et du Protocole de La Haye de 1955, il est nécessaire d'utiliser des documents papier pour que le transporteur puisse faire valoir les limites de responsabilité prévues dans la Convention de Montréal. Autrement dit, des documents de transport sur support papier, comme la lettre de transport aérien, doivent accompagner la marchandise tout au long du trajet. À l'inverse, la Convention de Montréal permet l'utilisation de lettres de transport aérien et d'autres documents de transport en version électronique, sans que cela n'empêche le transporteur de faire valoir les limites de responsabilité établies dans la Convention. Le secrétariat est donc d'avis que cette disposition figure dans la Convention de Montréal pour les cas où une lettre de transport aérien électronique est utilisée alors que le transport passe par des pays qui n'ont pas ratifié la Convention et qui sont encore soumis au régime de la Convention de Varsovie ou du Protocole de La Haye.

Le secrétariat estime que cette disposition constitue l'une des raisons qui justifient de réviser le Protocole eCMR et d'y apporter des amendements afin de clarifier les choses et d'ajouter des descriptions s'il y a lieu concernant le futur système eCMR. Apparemment, cette disposition n'a pas d'application pratique dans le secteur du transport routier ni dans un futur système eCMR.

l'expéditeur de disposer de la marchandise s'éteint dès que le transporteur transfère la clef d'accès au destinataire, conformément à l'article 5. ». Le projet comporte également la note ci-après : « La lettre de voiture électronique n'étant délivrée qu'en un seul exemplaire, l'obligation de produire le premier exemplaire ne s'applique pas. L'attribution d'une clef qui n'autorise que la personne ayant le droit de disposition à saisir des instructions sur la lettre de voiture permet de s'assurer que seule la personne ayant le droit de disposition est habilitée à saisir une instruction sur la lettre de voiture. ».

#### **Architecture de haut niveau**

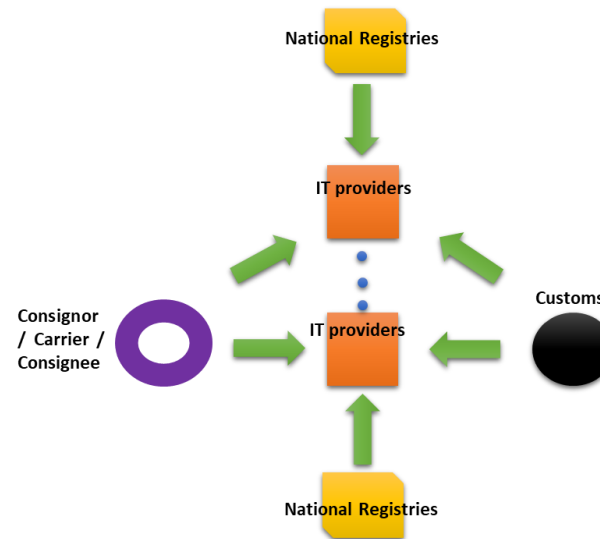
Compte tenu de l'analyse effectuée plus haut et de la description faite des parties prenantes et des rôles jusqu'à présent, on voit se dessiner l'architecture de haut

#### **Architecture de haut niveau**

Cette toute première ébauche d'architecture de haut niveau implique les processus ci-après :

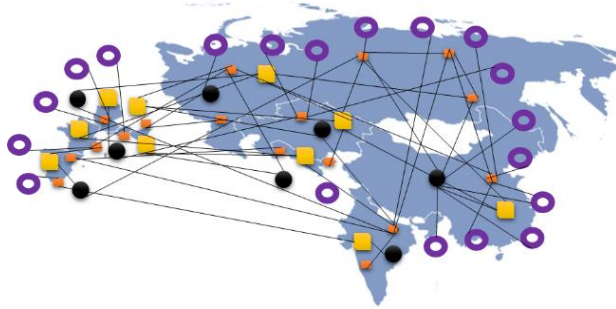
- Un organisme national doit valider les solutions

niveau ci-après pour le futur système e-CMR. Des **centaines de milliers** d'expéditeurs et de destinataires devront être raccordés, d'une manière ou d'une autre, avec des **centaines** de fournisseurs informatiques privés, lesquels devront être interconnectés entre eux, quelle que soit la technologie employée, afin que le système puisse fonctionner indépendamment du fournisseur informatique. Les fournisseurs informatiques devront être agréés et régulièrement évalués par les organismes nationaux d'agrément des Parties contractantes (un, deux, combien par pays ?). Quant aux autorités douanières des Parties contractantes, elles devront avoir accès aux centaines de fournisseurs informatiques (c'est-à-dire être interconnectées avec ces derniers) pour pouvoir consulter sur demande les données du système eCMR.



informatiques fournies sur son territoire et communiquer la liste des solutions agréées aux autres Parties contractantes et au marché.

- Les mécanismes nationaux d'authentification à appliquer doivent être annoncés à toutes les Parties contractantes. Tout utilisateur du système (expéditeur, transporteur ou destinataire) doit s'authentifier au moyen de ces mécanismes.
- Les fournisseurs informatiques doivent faire en sorte que seuls les utilisateurs authentifiés puissent accéder à leurs solutions.
- Les transporteurs et les expéditeurs d'un pays doivent pouvoir utiliser les solutions informatiques agréées dans leur pays (qu'elles soient publiques ou privées).
- Les fournisseurs informatiques doivent veiller à ce que les données soient stockées en sécurité par l'organisme national d'agrément ou au moyen de toute autre solution que l'État aura décidé d'adopter, à condition que le choix de cette solution ait été officiellement communiqué à toutes les Parties contractantes.
- Les solutions informatiques doivent permettre d'ajouter ou d'accepter comme utilisateurs des destinataires, des transitaires, des sous-traitants et des transporteurs successifs qui exercent à l'étranger et qui ont été authentifiés au moyen d'autres systèmes ou mécanismes nationaux d'authentification.
- Les diverses solutions informatiques des différents pays et régions doivent être interconnectées et interopérables. Concrètement, cela signifie que, s'il y a 100 fournisseurs informatiques (nombre théorique) pour une année d'opérations dans le système eCMR, il faut alors 4 950 interconnexions pour que toutes les solutions soient interconnectées. Dans la



pratique, cela représente donc un investissement colossal de la part des fournisseurs informatiques.

- En outre, les douanes ont le droit de demander à consulter les données relatives à la lettre de voiture lorsqu'un camion se présente à la frontière. Le camion peut venir de n'importe où, et la lettre de voiture peut avoir été générée par n'importe quelle solution informatique agréée dans le pays visé. Concrètement, comme les Parties contractantes à la Convention CMR sont aujourd'hui au nombre de 58, si une solution est trouvée à terme pour la mise en œuvre de l'eCMR et si toutes les Parties ratifient le Protocole, alors les autorités douanières de 58 pays devront – si possible, principalement pour des raisons de sécurité – être interconnectées avec au moins 100 solutions informatiques (nombre théorique). Cela signifie que chaque autorité douanière devra, au final, mener à bien 100 projets d'interconnexion si elle souhaite pouvoir consulter les données, soit au total 5 800 interconnexions pour l'ensemble des autorités douanières des Parties contractantes.
- Il en sera de même, à terme, pour la police des transports et les tribunaux.
- Une question subsiste au sujet des destinataires, puisque ce sont normalement eux qui utilisent des solutions informatiques étrangères. Le nombre de connexions dépendra du nombre de partenaires commerciaux qu'ont les destinataires, du nombre de transporteurs ou de transitaires auxquels ils ont recours, etc. De plus, l'établissement de ces connexions ne prendra pas autant de temps que dans le cas des douanes, par exemple.
- Aujourd'hui, selon des calculs approximatifs, plus de 600 millions de lettres de voiture CMR sont établies chaque année. Il s'agit d'un énorme

---

marché, et le nombre de 100 fournisseurs ou solutions informatiques évoqué dans le scénario ci-dessus est très probablement pessimiste.

- Il convient de noter également que l'ONU s'efforce de mettre en œuvre le système de façon adéquate et viable afin d'attirer de nouvelles parties contractantes et de promouvoir la Convention dans d'autres régions (Afrique et Amérique latine) en vue d'y faciliter aussi le transport routier. Concrètement, cela signifie que le nombre d'utilisateurs et de parties prenantes devrait considérablement augmenter dans les années à venir.
-

Événements	Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à créer et modifier les données et à formuler des commentaires												Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à consulter les données sur demande et à formuler des commentaires											
	Expéditeur				Transporteur				Destinataire				Douanes				Fournisseur informatique				Autres autorités (tribunaux, police, etc.)			
	Lecture des données	Saisie de données	Commentaires	Notification	Lecture des données	Saisie de données	Commentaires	Notification	Lecture des données	Saisie de données	Commentaires	Notification	Lecture des données	Saisie de données	Commentaires	Notification	Lecture des données	Saisie de données	Commentaires	Notification	Lecture des données	Saisie de données	Commentaires	Notification
Contenu de la lettre de voiture	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Établissement de la lettre de voiture électronique	x	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	x	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Prise en charge de la marchandise par le transporteur	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Droits et obligations du destinataire	✓	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	✓
Preuve d'acceptation de la livraison	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Disposition de la marchandise par l'expéditeur	x	x	✓	x	x	✓	x	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Déclaration d'un nouveau destinataire par le destinataire	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Présentation aux frontières	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	x	✓	✓	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x

Présentation à un bureau de douanes intérieur	x	x	x	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sortie des frontières	x	x	x	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Déclaration de transporteurs sous-traitants	x	x	x	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Réserves à réception de la marchandise	x	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Empêchements à la livraison	x	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Demande de données par les autorités	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	✓	x	x	✓	x