Cette note d'orientation « sans préjudice » concernant les aspects juridiques du Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR) a été approuvée par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) lors de sa 114e session d'octobre 2019.

Cette note, qui s'intéresse aux articles clefs de l'e-CMR, pourra être révisée et étoffée à l'avenir afin qu'y soient incluses des considérations juridiques supplémentaires, lorsque les parties contractantes commenceront à mettre en service et à appliquer le système e-CMR.

Elle ne porte pas sur les aspects techniques.

UNECE

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) : Protocole additionnel à la CMR, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR)

I. Introduction

1. Pour faire suite à la demande formulée par le Groupe de travail à sa 112e session, le secrétariat a organisé à son intention, le 4 avril 2018, une session extraordinaire consacrée à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) et à son Protocole additionnel (e-CMR) dans le but d'examiner les questions se rapportant à l'e-CMR et de s'accorder sur la voie à suivre.

2. Pour faciliter les débats, le secrétariat a établi une note d'information succincte (ECE/TRANS/SC.1/S/2018/1). Il a en outre fait un exposé sur le contexte ayant conduit à l'élaboration de l'e-CMR, ainsi que sur les récentes adhésions à ce protocole, ses principaux articles et les questions se rapportant à sa mise en œuvre. De plus, le Groupe de travail a entendu les exposés d'États membres et d'organisations internationales.

3. À l'issue de cette session extraordinaire, le Groupe de travail a invité le secrétariat et les autres parties intéressées à établir une note d'orientation concernant les aspects juridiques de l'e-CMR pour sa 113e session (ECE/TRANS/SC.1/S/398, par. 18).

4. Il sera donc question, dans le présent document, des aspects juridiques de l'e-CMR. Ne seront pas abordés les aspects techniques, tels que les solutions technologiques (registre national, technologie du grand livre distribué ou autres) que les parties contractantes pourraient envisager et recommander aux expéditeurs, aux transporteurs et aux destinataires dans leurs pays respectifs aux fins de la délivrance et de l'échange de lettres de voiture électroniques.

5. Il convient tout de même de noter que les dispositions de l'e-CMR et du mémorandum explicatif s'y rapportant sont muettes sur les considérations d'ordre technologique et n'émettent aucune recommandation concernant la forme ou le format des lettres de voiture électroniques. Ainsi, le Protocole e-CMR ne diffère guère de la Convention CMR en ce qu'il prévoit des indications devant figurer dans les lettres de voiture électroniques à titre obligatoire ou facultatif (en se rapportant à la CMR) sans définir la forme ou le format de ces lettres.

6. L'on ne peut émettre d'avis tranché sur la question de la technologie, car le contexte dans lequel s'inscrivent les parties contractantes et les contraintes pesant sur chacune d'entre elles varient. Partant, ce qui pourrait convenir à certaines pourrait ne pas convenir à d'autres. Toutefois, s'il était amené à envisager un modèle de document de transport multimodal à l'avenir, le secrétariat encouragerait les parties contractantes à s'orienter vers des technologies flexibles pouvant être facilement adaptées ou combinées à d'autres.

II. Généralités concernant la Convention CMR

7. La Convention CMR a été élaborée dans le but de servir de cadre juridique uniforme au transport international de marchandises par route. Comme le prévoit le paragraphe 1 de son article 1, elle s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu d'origine et de destination de la marchandise sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant.

8. La Convention CMR établit les conditions contractuelles, le document contractuel (lettre de voiture), ainsi que les limites de la responsabilité du transporteur en cas de perte totale ou partielle de la marchandise ou de retard dans sa livraison. Y est également défini le contenu de la lettre de voiture (également appelée « lettre de voiture CMR ») par laquelle le contrat de transport est constaté, à savoir les 11 indications devant obligatoirement y figurer. Par conséquent, la Convention CMR est un instrument qui prévoit des obligations s'adressant non seulement aux États mais aussi aux acteurs privés.

9. Depuis 1956, il est bien admis que les lettres de voiture papier délivrées en application de la Convention CMR permettent de témoigner de l'existence d'un contrat de transport entre l'expéditeur et le transporteur. Les tribunaux considèrent ces lettres comme des éléments de preuve valables venant appuyer les réclamations pour perte totale ou partielle, avarie ou retard de livraison des marchandises. La Convention CMR ne donnant aucune précision quant à la forme ou au format de la lettre de voiture, toute une série de modèles ont vu le jour, le plus utilisé étant le modèle établi par l'Union internationale des transports routiers (IRU).

10. Lorsque la Convention CMR est entrée en vigueur, on ne pouvait envisager que les lettres de voiture se présentent autrement qu'en format papier. Depuis lors, la technologie a connu une évolution rapide, et la communication électronique dans le secteur des transports et des échanges internationaux s'est généralisée. Quand il est question de rapidité de l'échange d'informations, d'accès mondial à l'information et de réutilisation des données, les moyens de communication électronique présentent des avantages non négligeables.

11. Le Protocole e-CMR, entré en vigueur en 2008, a été établi en vue de favoriser, sur le plan juridique, l'utilisation des lettres de voiture électroniques. L'e-CMR étant un protocole additionnel, il n'a pas pour objet de modifier les dispositions de fond de la Convention CMR, mais plutôt de définir un cadre juridique complémentaire en vue de la numérisation des lettres de voiture.

12. Le mémorandum explicatif relatif à l'e-CMR[1] fait ressortir les objectifs du protocole additionnel. Y est notamment énoncé le principe selon lequel il est essentiel, dans le cadre de relations contractuelles juridiquement contraignantes, d'offrir aux opérateurs des conditions optimales propres à garantir la protection et la sécurité des documents, en respectant les trois conditions suivantes :
    a) L'impossibilité d'altérer le message sans le consentement des parties, mais aussi la possibilité de le modifier avec leur accord ;
    b) La compréhension et l'acceptation du message par le destinataire ;
    c) La désignation des parties et l'authentification de leur signature.

13. Ces conditions sont consignées à l'article 3 (authentification de la lettre de voiture électronique) et à l'article 4 (conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique) du Protocole e-CMR, qui sont examinés de près dans la section IV du présent document, en même temps que d'autres articles clefs du Protocole.

14. Au moment de la rédaction du présent document, 55 États étaient parties à la Convention CMR[2] et 17 au Protocole e-CMR[3]. Seuls les États parties à la Convention peuvent être parties au Protocole.

15. La principale différence entre la Convention CMR et le Protocole e-CMR est la suivante : alors que la Convention exige des parties qu'elles établissent un document papier contenant des indications devant y figurer à titre obligatoire[4] ou facultatif (le cas échéant)[5], le Protocole exige aussi des parties, en application de son article 5, qu'elles conviennent des procédures régissant l'exécution du contrat et de la mise en œuvre desdites procédures.

16. Dernièrement, l'e-CMR ayant suscité l'intérêt des parties contractantes et des opérateurs commerciaux, les parties contractantes ont souhaité obtenir des précisions quant aux modalités juridiques et techniques de sa mise en œuvre. La présente note a pour objet d'examiner les aspects juridiques.

III. Interprétation des termes « Parties » et « parties » dans l'e-CMR

17. Dans le Protocole e-CMR, il est fait référence aux « Parties » (par exemple, dans le préambule et aux articles 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15), à la « partie intéressée à l'exécution d'un contrat de transport » ou aux « parties intéressées à l'exécution du contrat de transport » (par exemple, aux articles 1 et 5), aux « parties au contrat de transport » (par exemple, à l'article 3) et aux « parties » (par exemple, à l'article 6).

18. Selon l'article 31 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, « un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but ». Il semblerait donc logique d'entendre par « Parties » l'ensemble des pays étant parties contractantes au Protocole e-CMR.

19. S'agissant de l'expression « parties au contrat de transport », il semblerait qu'elle serve à désigner l'expéditeur, le transporteur, le destinataire et les transporteurs routiers successifs (le cas échéant). Sont généralement considérées comme parties à un contrat les entités qui l'ont conclu et dont le nom y est mentionné. Ce qui est propre à la Convention CMR (et donc, à son Protocole), est qu'elle prévoit, à son article 34, que les transporteurs routiers successifs deviennent chacun, « de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture ».

---

1 ECE/TRANS/SC.1/2007/2.
2 La plupart se situent en Europe, en Asie centrale et en Afrique du Nord.
3 Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, France, Iran (République islamique d'), Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, République de Moldova, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie.
4 On trouvera au paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention CMR les 11 indications devant figurer à titre obligatoire dans la lettre de voiture.
5 On trouvera au paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention CMR les sept indications devant figurer à titre facultatif dans la lettre de voiture.

20. Quant à l'expression « les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport », elle peut être interprétée de deux façons :

    a) Cette formule pourrait rendre compte de la nature de la relation entre les différentes entités privées parties au contrat de transport (c'est-à-dire l'expéditeur, le transporteur, le destinataire et les transporteurs routiers successifs, le cas échéant) avant qu'elles ne le concluent officiellement. À ce stade, le contrat n'existe pas encore, et les « parties » ne sont généralement liées par aucune obligation contractuelle, mais simplement intéressées par la conclusion d'un contrat. Dans le Protocole e-CMR, il est précisé que si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur les prescriptions énoncées au paragraphe 1, elles ne pourront établir un contrat de transport conforme à ses dispositions ;

    b) Cette formule pourrait aussi désigner l'ensemble des parties susceptibles d'être intéressées par l'exécution d'un contrat, plutôt que par sa conclusion, ce qui inclurait éventuellement les autorités publiques, notamment les autorités douanières.

21. Compte tenu du contexte, le terme « parties » au paragraphe 2 de l'article 6 renvoie indéniablement à l'expéditeur et au transporteur.

22. Pour finir, il convient de noter que les autorités publiques peuvent également bénéficier d'un droit d'adhésion en prenant motif de la sécurité nationale ou de considérations liées à la politique commerciale, droit d'adhésion dont certaines peuvent également se prévaloir en application des lois nationales régissant leurs fonctions décisionnelles.

IV. Principales dispositions de l'e-CMR

23. Dans la présente section, sauf indication contraire (faisant référence à la Convention CMR), les articles mentionnés renvoient à l'e-CMR.

A. Adhésion à l'e-CMR: article 7

24. Selon le paragraphe 1 de l'article 7, l'adhésion à l'e-CMR est soumise à deux conditions préalables : l'État doit être signataire de la CMR ou partie contractante à cette Convention, en plus d'être membre de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ou de bénéficier du statut consultatif auprès d'elle.

25. Lorsqu'elle adhère à l'e-CMR, toute partie contractante peut décider d'inclure dans son instrument d'adhésion la seule réserve autorisée par l'article 12, qui a trait au mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 11.

26. L'article 11 dispose que tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes sur l'interprétation ou l'application de l'e-CMR que les parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des parties intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle. Cette réserve peut être retirée à tout moment par voie de notification au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

B. Champ d'application et portée de la lettre de voiture électronique: article 2

27. Comme indiqué précédemment, les rédacteurs de l'e-CMR n'entendaient apporter aucune modification substantielle d'ordre juridique à la Convention CMR mais plutôt la compléter afin de faciliter l'établissement optionnel de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données.

28. Ainsi, les parties contractantes à l'e-CMR souhaitant comprendre quelles applications pouvaient en être faites étaient invitées, dans un premier temps, à se reporter au paragraphe 1 de l'article 1 de la Convention CMR, qui définit son champ d'application.

29. Le paragraphe 1 de l'article 1 de la Convention CMR dispose que la Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu d'origine et de destination de la marchandise sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Par conséquent, il suffit que l'un des pays, que ce soit le pays d'origine ou de destination, ait adhéré à la Convention pour que celle-ci soit applicable.

30. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire que le pays d'origine et le pays de destination soient tous deux parties contractantes à la Convention CMR, ni que le pays de l'expéditeur et/ou du destinataire y aient adhéré, bien que cela soit souvent le cas.

31. Dans de nombreux États parties à la CMR, la législation nationale impose l'utilisation de lettres de voiture ou de lettres de voiture électroniques dans le cadre des contrats de transport routier de marchandises à titre onéreux au moyen de véhicules lorsque le lieu d'origine et de destination de la marchandise sont situés dans deux pays différents. Dans les pays qui n'ont pas ratifié le Protocole e-CMR ou qui n'y ont pas adhéré, les lettres de voiture électroniques peuvent être utilisées à condition qu'une version imprimée soit disponible à bord.

32. Le paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention CMR revêt également une importance certaine en ce qu'il permet de déterminer si une lettre de voiture peut être considérée comme telle au titre de la Convention. Y sont énumérées 11 indications devant obligatoirement figurer dans les lettres de voiture CMR, au rang desquelles figure « l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention » (par. 1 k) de l'article 6 de la Convention CMR).

33. Sachant quel est le lien entre la Convention CMR et le Protocole e-CMR, l'obligation qui incombe aux parties de faire mention expresse de l'indication ci-dessus vaut sans doute également dans le cadre du Protocole. En d'autres termes, toute note de voiture électronique devrait contenir une mention indiquant que le contrat qu'elle constate est soumis au régime de la Convention et du Protocole.

34. En revanche, lorsqu'une partie choisit de se retirer du régime de la Convention, elle n'a pas à l'indiquer expressément, le recours à des moyens électroniques étant facultatif. Le paragraphe 1 de l'article 2 de l'e-CMR dispose ainsi que « la lettre de voiture visée à la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, *peuvent* [italiques ajoutées] être établies par communication électronique ».

35. En résumé, pour que l'e-CMR soit applicable, il faut que l'un des pays, qu'il s'agisse du pays d'origine ou de destination, soit partie contractante audit protocole et que figure dans la lettre de voiture électronique une mention permettant d'attester que le contrat est soumis au régime de la Convention CMR et de son Protocole. La lettre de voiture électronique doit en outre renvoyer aux procédures énoncées au paragraphe 1 de l'article 5, selon les modalités convenues par les « parties intéressées à l'exécution du contrat de transport ». De plus amples détails à ce sujet sont fournis ci-après.

36. Les parties contractantes à l'e-CMR peuvent choisir de leur propre initiative d'utiliser ou non des notes de voiture électroniques. En d'autres termes, elles n'y sont pas tenues suite à leur adhésion, bien qu'il soit à espérer qu'elles commencent à délaisser les notes de voiture papier au profit de versions électroniques.

37. C'est pour des raisons d'ordre pratique que le recours aux notes de voiture électroniques tarde à se généraliser. Les parties contractantes à l'e-CMR étant peu nombreuses et n'étant généralement pas des pays limitrophes, elles ne peuvent former un couloir de transport. Jusqu'à récemment, la France et l'Espagne étaient les seules parties contractantes limitrophes. À l'heure actuelle, l'utilisation des lettres de voiture électroniques est testée dans le cadre de projets pilotes, notamment en France et en Espagne, ainsi que dans le Benelux[6].

C. Authentification de la lettre de voiture électronique: article 3

38. L'article 3 énumère les méthodes permettant d'authentifier les lettres de voiture électroniques.

39. Le paragraphe 1 dispose que « [l]a lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties au contrat de transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique :
    a) Est liée uniquement au signataire ;
    b) Permet d'identifier le signataire ;
    c) A été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif ; et
    d) Est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable. ».

[6] La Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg.

40. Le paragraphe 2 prévoit la possibilité, pour les parties contractantes, d'authentifier une lettre de voiture électronique « par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie ». Ainsi, la législation régionale relative à l'identification et aux transactions électroniques[7] peut s'appliquer et devrait être prise en compte.

41. Au paragraphe 3, il est précisé que « [l]es indications [inscrites dans la note de voiture électronique] doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet ».

D. Conditions d'établissement de la lettre de voiture: article 4

42. Au paragraphe 1 de l'article 4, il est précisé que « [l]a lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention ».

43. Les paragraphes 2 et 3 portent quant à eux sur l'intégrité des indications originelles et de toute modification ultérieure apportée à la note de voiture électronique.

44. Aux termes du paragraphe 2, « [l]e 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 ».

45. Au paragraphe 3, il est précisé que « [l]a 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 ».

E. Mise en œuvre de la lettre de voiture électronique: article 5

46. Sont énumérées au paragraphe 1 de l'article 5 six procédures ainsi que les méthodes d'application s'y rapportant, dont « [l]es parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent [...] pour se conformer aux dispositions du [...] Protocole et de la Convention ». Elles portent notamment sur :
    a) La méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée ;
    b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité ;
    c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire ;
    d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu ;
    e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique ; et
    f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

47. Le paragraphe 2 dispose que « [l]es procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables ». Doivent ainsi être consignées dans la lettre de voiture électronique les procédures et les modalités de leur mise en œuvre, arrêtées en application du paragraphe 1.

48. Comme indiqué dans l'introduction, aucune disposition de l'e-CMR ne porte sur les technologies et les questions d'ordre technique, et le Protocole ne prévoit rien non plus quant à la forme et au format préconisés pour la lettre de voiture électronique. Partant, les parties ont toute latitude pour choisir les procédures et les méthodes de mise en œuvre qui leur conviennent, tant qu'elles sont conformes aux dispositions du paragraphe 1.

49. Il convient toutefois de bien distinguer cette marge de manœuvre se rapportant aux considérations d'ordre technologique et technique des stipulations contraires à la Convention au sens de son article 41.

---

[7] Cela inclut le règlement eIDAS de l'Union européenne et le protocole de l'Union économique eurasienne relatif à la technologie de l'information et de la communication et à l'échange d'informations.

F. Documents complétant la lettre de voiture électronique: article 6

50. Le paragraphe 1 de l'article 6 dispose que « [l]e 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 présent Protocole ».

51. Le paragraphe 2 dispose que l'expéditeur peut fournir au transporteur « [l]es documents visés à l'article 6, paragraphe 2 g), et à l'article 11 de la Convention [...] sous forme de communication électronique si ces documents existent sous cette forme et si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité ».

52. Le paragraphe 2 g) de l'article 6 de la Convention CMR évoque la « liste des documents remis au transporteur » tandis que son article 11 fait mention des documents à fournir « [e]n vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise ».

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH-1211 Geneva10, Switzerland
Telephone: +41 (0) 22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: www.unece.org