



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2002/2/Add.1
30 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

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

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

Protocole additionnel à la CMR: Protocole EDI-CMR

Note transmise par l'Allemagne

En principe, le Gouvernement fédéral est favorable à l'adoption du Protocole additionnel à la CMR, en vertu duquel les lettres de voiture électroniques pourraient être autorisées. Le Protocole tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.1/2001/7 continue toutefois de soulever des difficultés non résolues à propos d'un grand nombre de points. Ces difficultés tiennent au fait que la CMR contient de nombreuses dispositions dont l'application poserait problème si les lettres de voiture électroniques venaient à être autorisées. Il s'agit des dispositions suivantes:

a) Il est stipulé à la troisième phrase du paragraphe 1 de l'article 5 de la CMR que le deuxième exemplaire original de la lettre de voiture accompagne la marchandise. On peut se demander comment un document électronique peut accompagner la marchandise. Le libellé proposé dans le projet du nouveau paragraphe 3 de l'article 5 de la CMR, en particulier la simple référence à l'«équivalen[ce] du point de vue fonctionnel», ne permet pas de répondre à cette question;

b) Aux termes de l'article 9 de la CMR, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur. Pour que la lettre ait force probante, un exemplaire doit être signé par les deux parties (première phrase du paragraphe 1 de l'article 5 de la CMR). La recevabilité des lettres de voiture électroniques soulève la question des conditions juridiques auxquelles doit satisfaire une signature lorsque les données se présentent sous forme électronique. Le paragraphe 3 de l'article 5 du projet de CMR ne répond pas à cette question. En particulier, les prescriptions techniques applicables à une signature électronique ne sont pas définies. La définition de ces prescriptions ne peut être laissée à la discrétion de chaque État contractant car dans ce cas rien ne garantirait l'existence d'une norme de sécurité uniforme pour les documents électroniques;

c) D'après le paragraphe 1 de l'article 11 de la CMR, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture les documents nécessaires en vue de l'accomplissement des formalités à remplir avant la livraison de la marchandise. Là aussi se pose la question de savoir comment des documents peuvent être joints à une note de voiture sous forme électronique. Le projet de disposition-cadre du paragraphe 3 de l'article 5 de la CMR n'apporte pas de réponse à cette question;

d) L'article 12 de la CMR traite du droit de disposer de la marchandise, en vertu de la législation relative aux lettres de voiture, droit qui est exercé par l'expéditeur ou, dans des conditions spécifiques, par le transporteur. Pour pouvoir exercer ce droit, l'expéditeur doit, conformément au paragraphe 5 a) de l'article 12 de la CMR, présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture au transporteur. La question se pose de savoir comment une telle note pourra être présentée si elle est sous forme électronique et comment on pourra garantir que le transporteur sera à même de déterminer l'identité de l'expéditeur avec une certitude absolue. Le projet de disposition-cadre du paragraphe 3 de l'article 5 de la CMR ne répond pas à cette question;

e) L'article 34 de la CMR traite de la responsabilité des transporteurs successifs. Pour que cette responsabilité soit engagée, il faut que le second transporteur et chacun des transporteurs suivants acceptent la marchandise et la lettre de voiture. On peut se demander à ce stade comment une lettre de voiture sous forme électronique peut être transmise à une autre personne. Si un transporteur remet au transporteur suivant une lettre de voiture, cela signifie que cette lettre n'est plus en possession du premier et qu'elle est désormais en possession du second. On ne voit pas très bien comment ce transfert de possession peut s'opérer lorsqu'il s'agit d'un document électronique. Il semble donc qu'il faille impérativement clarifier cette question dans le Protocole à la CMR;

f) Aux termes de l'article 35 de la CMR, le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. La question se pose de savoir quelle forme ce reçu doit revêtir. À notre avis, il devrait être possible d'établir et d'envoyer ce reçu par des moyens électroniques. Toutefois, le présent projet ne contient aucune disposition réglementant cette question.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement fédéral n'est pas en mesure d'accepter le Protocole additionnel dans sa forme actuelle. Avant d'introduire la lettre de voiture électronique, il conviendrait d'examiner les questions soulevées au paragraphe a) à f) et d'incorporer les réponses à ces questions dans le Protocole additionnel. Le Gouvernement fédéral estime donc pouvoir se dispenser de répondre en détail au questionnaire.

Il convient toutefois d'attirer l'attention sur le fait que le libellé de la question 2 a) du questionnaire prête à confusion. Il donne en effet l'impression que les parties au contrat de transport peuvent décider de ne pas se conformer aux prescriptions quant à la forme énoncées dans le projet de paragraphe 3 de l'article 5 de la CMR. Or étant donné en particulier la force obligatoire de la CMR et la valeur probante attachée à la lettre de voiture de la CMR, cela semble discutable. Plus important encore, la question se pose de savoir si l'expéditeur doit donner son accord à l'établissement d'une lettre de voiture électronique. La marche à suivre la plus évidente consisterait à utiliser une lettre de voiture électronique subordonnée à un accord correspondant. Il restera toutefois à préciser ce que l'on entend par «parties». Ne pas tenir compte du premier transporteur ou d'un transporteur suivant semble également contestable.
