



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****118<sup>e</sup> session**

Genève, 17-19 octobre 2023

Point 2 c) iv) de l'ordre du jour provisoire

**Instruments relatifs aux transports intérieurs :****Convention relative au contrat de transport****international de marchandises par route (CMR) :****Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR****Première partie du rapport du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR : spécifications fonctionnelles et conceptuelles proposées pour le futur système eCMR****Communication du Groupe d'experts****I. Cadre général**

1. À sa sixième et dernière session, le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22) a demandé au secrétariat de soumettre pour examen à la 118<sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) un rapport composé des documents ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/5 et ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.2, dans lequel figureraient les révisions qu'il avait apportées au cours de sa session. L'Union internationale des transports routiers (IRU) et ses membres ont exprimé plusieurs préoccupations.

2. Pendant la session, le Groupe d'experts a débattu des documents ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4/Rev.1 et ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/5, les a modifiés et a demandé que certaines observations formulées par divers participants y soient ajoutées en retrait (pour mettre en évidence les préoccupations exprimées par l'IRU et ses membres).

3. En outre, la Commission européenne, ainsi que Transport en Logistiek Nederland (TLN) et Latvijas Auto Association, qui sont membres de l'IRU, ont fait des déclarations, qui figurent aux annexes I et II du rapport sur la sixième session du Groupe d'experts (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/12). La République islamique d'Iran a formulé une réserve qui figure à l'annexe III dudit rapport.

4. Les paragraphes 12 et 13 du document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/12 sont reproduits in extenso étant donné leur pertinence pour le présent rapport et les travaux réalisés par le GE.22 à ce jour :

« 12. Le Groupe d'experts a pris acte du travail accompli jusqu'à présent et des efforts déployés par les experts pour élaborer le projet de spécifications fonctionnelles et conceptuelles du futur système eCMR conformément à son mandat et à son plan de travail.



13. Cela étant, le Groupe d'experts a relevé qu'il devait approfondir l'analyse de certains éléments figurant dans les documents pour pouvoir adresser des recommandations concrètes au SC.1 et établir la version définitive des spécifications fonctionnelles et conceptuelles. Par conséquent, le Groupe d'experts a, à l'exception de la République islamique d'Iran qui a émis une réserve, demandé que son mandat soit prorogé sans que son plan de travail actuels soient modifiés, afin qu'il puisse achever ses travaux et faire rapport au SC.1 à sa 119<sup>e</sup> session, en octobre 2024. Il a demandé au secrétariat d'inscrire cette demande à l'ordre du jour de la 118<sup>e</sup> session du SC.1, qui devait se tenir en octobre 2023. Par ailleurs, l'IRU a demandé que la solution hybride (qui consiste à donner la possibilité à l'exploitant ou au conducteur du véhicule routier de présenter les données eCMR de différentes manières afin qu'elles puissent être lues par un humain) soit étudiée dans le cadre des futurs travaux du GE.22, dans le cas où le mandat de celui-ci serait prorogé. ».

5. Le présent document constitue la première partie du rapport établi par le GE.22 a pour la 118<sup>e</sup> session du SC.1. Fondé sur le document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3/Rev.1, il incorpore les révisions apportées à la sixième session du GE.22 (et met en évidence les préoccupations soulevées par l'IRU et ses membres). Le SC.1 est invité à examiner le rapport du Groupe d'experts, qui se compose de quatre parties (ECE/TRANS/SC.1/2023/2 à 5), et à répondre à la demande formulée par le Groupe d'experts (à l'exception de la République islamique d'Iran) visant à ce que son mandat soit prorogé, sans que ses missions et son plan de travail actuels soient modifiés, pour qu'il puisse achever ses travaux et faire rapport au SC.1 à sa 119<sup>e</sup> session, en octobre 2024. En outre, l'IRU a demandé qu'une solution hybride (qui consiste à donner à l'exploitant ou au conducteur du véhicule routier la possibilité de présenter les données eCMR de différentes manières afin qu'elles puissent être lues par un humain) soit étudiée dans le cadre des futurs travaux du GE.22, dans le cas où le mandat de celui-ci serait prorogé.

## II. Introduction – Historique

6. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) est entrée en vigueur en 1956 et compte actuellement 58 Parties contractantes (février 2023). Tel que le prévoit l'article premier, la Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque les points de départ et de destination sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il s'agit de l'une des rares conventions de la Commission économique pour l'Europe (CEE) qui relève uniquement du droit privé.

7. 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, de détérioration des marchandises ou de retard à la livraison. Elle définit le contenu de la lettre de voiture (également appelée lettre de voiture CMR), qui confirme le contrat de transport.

8. La Convention CMR doit son succès à sa remarquable stabilité et à sa qualité textuelle, qui a fortement influencé les législations tant nationales qu'internationales.

9. La lettre de voiture CMR est assimilable à un passeport permettant aux marchandises de circuler d'un pays à un autre.

10. Si les transporteurs étaient gênés dans leur travail par des incertitudes liées à la responsabilité pour les marchandises en transit et qu'une transaction de transport pouvait donner lieu à un procès potentiellement ruineux, les entrepreneurs seraient très réticents à s'engager dans le secteur des transports et ceux qui le feraient factureraient très cher leurs services afin de couvrir les éventuels frais de justice. Cela reviendrait sans doute à restreindre la libre circulation des marchandises. Or, la Convention CMR, dans laquelle sont énoncées des conditions de transport et de partage des responsabilités précises et qui prévoit une limite supérieure de responsabilité et une procédure de demande d'indemnisation, apporte l'élément de certitude si important pour le bon fonctionnement du transport routier international.

11. Afin de faciliter, d'un point de vue juridique, l'utilisation des lettres de voiture électroniques, le Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (eCMR) a été adopté en 2008. De par sa nature, le Protocole eCMR ne vise pas à modifier les dispositions de fond de la CMR, mais offre un cadre juridique supplémentaire pour la dématérialisation de la lettre de voiture.

12. Au mois de février 2023, le Protocole eCMR comptait 33 Parties contractantes. Il importe de noter que seules les Parties contractantes à la Convention CMR peuvent devenir Partie au Protocole.

13. Des raisons pratiques expliquent le peu d'intérêt suscité jusqu'à présent par les lettres de voiture électroniques, la principale étant l'absence de spécifications conceptuelles susceptibles d'orienter les principaux utilisateurs concernant l'application effective du Protocole eCMR. À cela s'ajoute le très faible nombre de Parties contractantes limitrophes, qui forment ainsi un couloir de transport. Jusqu'à récemment, la France et l'Espagne étaient les seules Parties contractantes limitrophes. À l'heure actuelle, l'utilisation de la lettre de voiture électronique est mise à l'essai dans le cadre de projets pilotes, notamment en France et en Espagne, ainsi que dans les pays du Benelux.

14. La principale différence entre la Convention CMR et le Protocole eCMR est que, alors que la Convention exige des parties qu'elles établissent un document papier contenant des indications devant y figurer à titre obligatoire ou supplémentaire (le cas échéant), le Protocole exige en outre des parties qu'elles conviennent des procédures régissant l'exécution du contrat et de la mise en œuvre desdites procédures (art. 5 du Protocole eCMR) y compris l'authentification (art. 3).

15. L'intention des auteurs du Protocole eCMR n'était pas de modifier la Convention sur des questions juridiques de fond, mais plutôt de 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.

16. Même si, au paragraphe 1 de l'article 5, le Protocole additionnel définit six procédures et les méthodes de leur mise en œuvre dont « les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent [...] pour se conformer aux dispositions du [...] Protocole et de la Convention », aucune indication concrète et spécifique n'est précisée concernant leur mise en œuvre effective. Cela risque d'entraîner des divergences d'interprétation selon les utilisateurs et il revient donc à chacune des parties concernées directement (transporteur, expéditeur et destinataire) ou indirectement (parties contractantes, autorités douanières, police, autres autorités) par la mise en œuvre du Protocole additionnel de protéger ses intérêts soit en mettant au point des projets pilotes adaptés à ses besoins, soit en décidant de ne pas devenir Partie contractante au Protocole.

Observations relatives au paragraphe 16 que l'IRU et ses associations membres (Azerbaijan International Road Carriers Association (ABADA), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) et Latvijas Auto Association (LAA)) ont formulées à la sixième session et qui ont recueilli l'adhésion de la République islamique d'Iran : supprimer le texte après « utilisateurs ».

L'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), l'Association slovène de logistique et la British International Freight Association (BIFA), qui représentent une partie du secteur privé, ainsi que les autorités suédoises ont dit qu'elles ne souscrivaient pas aux observations formulées par l'IRU, ses associations membres et les autorités iraniennes.

17. À sa quatre-vingt-douzième session (TRANS/SC.1/363, par. 41, décembre 1998), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) était convenu qu'un Protocole à la CMR visant à y incorporer l'échange de données informatisé (EDI) était une question complexe qui nécessiterait une analyse complémentaire par des experts de l'EDI, des transports et du droit privé, et avait prié le secrétariat de contacter l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), dont le siège est à Rome, afin de connaître son point de vue sur la question.

18. Jacques Putzeys, professeur à UNIDROIT, est le principal auteur du Protocole additionnel eCMR. Débutés en 2000 et effectués sous les auspices du SC.1, les travaux de rédaction se sont achevés en 2008 par la soumission du Protocole aux États, pour signature et ratification.

19. M. Putzeys a ajouté l'article 5 au projet de texte du Protocole en 2006. Cet article porte sur les principaux processus permettant de mettre en service la lettre de voiture électronique. L'article 6 de la version de 2005 du projet de Règles de Rotterdam, intitulé « Procédures d'utilisation des enregistrements électroniques négociables concernant le transport », a par la suite été intégré en tant qu'article 9 dans le texte final de la Convention, lequel a été soumis aux États pour signature et ratification. En outre, le Protocole eCMR 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 ne concerne donc pas exclusivement le transporteur et l'expéditeur.

20. Dans le domaine routier, les problèmes de nature opérationnelle sont tout à fait différents de ceux rencontrés dans le transport maritime (auquel s'appliquent les Règles de Rotterdam). 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.

21. Il convient de souligner que les travaux visant à appliquer l'eCMR ne devraient pas se limiter à la dématérialisation de la lettre de voiture sur papier. L'accent devrait être mis sur l'application de la Convention dans le contexte du passage au numérique. Il faut par exemple veiller à ce que la lettre de voiture eCMR permette de déterminer la façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il fait valoir ces droits et qu'elle soit acceptée en tant qu'équivalent juridique d'une lettre de voiture CMR sur papier.

Observations relatives au paragraphe 21 que l'IRU et ses associations membres (ABADA, BGL et LAA) ont formulé à la sixième session et qui ont recueilli l'adhésion de la République islamique d'Iran : supprimer les mots « ne » et « pas » dans la première phrase ainsi que le texte à partir de l'expression « Il faut par exemple ».

La FIATA, l'Association slovène de logistique et la BIFA, qui représentent une partie du secteur privé, ainsi que les autorités suédoises ont dit qu'elles ne souscrivaient pas aux observations formulées par l'IRU, ses associations membres et les autorités iraniennes.

### III. Définitions

22. Dans la présente section sont définis les termes utilisés dans les spécifications conceptuelles et fonctionnelles du futur système eCMR.

« Authentification » : l'action ou le processus visant à authentifier la lettre de voiture électronique. L'étape d'authentification de la lettre de voiture électronique a lieu après l'établissement de la version finale de la lettre de voiture. On entend également par « authentification » l'action ou le processus visant à authentifier les utilisateurs du système eCMR.

« Communication électronique » : information enregistrée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques, sous la forme de messages électroniques ou non, faisant que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement.

« Convention » : la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

« Créer » : la première étape de l'établissement d'une lettre de voiture électronique. Le transporteur, l'expéditeur, le destinataire ou toute autre partie concernée par l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique peuvent créer une lettre de voiture électronique.

« Destinataire » : la partie désignée pour recevoir les marchandises visées par le contrat de transport international de marchandises par route, au lieu de livraison prévu. Le destinataire est normalement désigné comme tel dans une lettre de voiture, qui peut être sur papier ou électronique. Le destinataire est généralement la partie qui réceptionne les marchandises, mais il peut arriver que celle-ci soit une autre personne (voir la définition de « réceptionnaire » ci-dessous).

« Envoyeur » : la partie qui envoie les marchandises visées par le contrat de transport international de marchandises par route. L'envoyeur est normalement désigné comme tel dans une lettre de voiture, qui peut être sur papier ou électronique. Au niveau opérationnel, l'envoyeur peut être une entité, par exemple un entrepôt ou un transitaire en relation avec l'expéditeur. La lettre de voiture électronique peut le spécifier ou non.

« Établir » : établissement de la version finale de la lettre de voiture électronique (art. 4, par. 2 du Protocole). L'établissement de la version finale de la lettre de voiture électronique a lieu après l'étape de création de celle-ci. L'une des parties devrait avoir la possibilité d'établir la version finale de la lettre de voiture électronique.

« Expéditeur » : la partie qui expédie les marchandises visées par le contrat de transport international de marchandises par route au lieu de livraison prévu. L'expéditeur est normalement désigné comme tel dans une lettre de voiture, qui peut être sur papier ou électronique. L'expéditeur est généralement la partie qui expédie les marchandises, mais il peut arriver que celle-ci soit une autre personne (voir la définition d'« envoyeur » ci-dessous).

« Fournisseur de solution informatique » : l'entité qui fournit la solution informatique liée à l'eCMR. Il peut s'agir d'une entreprise de technologies de l'information, de l'expéditeur, du transporteur, du destinataire et de toute autre personne concernée par la fourniture de ces solutions informatiques.

« Lettre de voiture électronique secondaire » : la lettre de voiture électronique créée, établie sous sa version finale et authentifiée dans le cas où il est fait appel à des sous-traitants. Une lettre de voiture électronique secondaire peut être établie entre un transporteur ou un transitaire et un sous-traitant ou entre un sous-traitant et un autre sous-traitant. Les lettres de voiture électroniques secondaires sont toujours liées à une lettre de voiture principale qui précise le transporteur initial pour des questions de responsabilité.

« Lettre de voiture électronique » : 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, y compris les indications logiquement associées à la communication électronique sous forme de données jointes ou autrement liées à cette communication électronique au moment de son établissement ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante.

« Lettre de voiture principale » : la lettre de voiture principale ou initiale établie entre un expéditeur et un transporteur. La mention « principale » est particulièrement utile dans les cas où le transporteur emploie un ou plusieurs sous-traitants pour tout ou partie du trajet, ou lorsqu'un sous-traitant fait de nouveau appel à un ou plusieurs autres sous-traitants pour tout ou partie du trajet.

« Réceptionnaire » : le « destinataire » tel que défini ci-dessus dans le cadre d'une lettre de voiture électronique. Au niveau opérationnel, le réceptionnaire peut être une entité, par exemple un entrepôt ou un transitaire en relation avec le destinataire. La lettre de voiture électronique peut le spécifier ou non.

« Reçu électronique » : le reçu électronique authentifié remis par le transporteur lorsqu'il accepte les marchandises d'un transporteur précédent dans le cadre du système de transporteurs successifs. Ce reçu devrait être daté et authentifié et inclure toutes les éventuelles observations et réserves. Ce terme désigne aussi le reçu électronique authentifié remis par un sous-traitant lorsqu'il accepte les marchandises d'un sous-traitant précédent dans le cadre de l'exercice du droit de sous-traitance. Ce reçu devrait être daté et authentifié et contenir toutes les éventuelles observations et réserves.

« Signature électronique » : les données sous forme électronique qui sont jointes ou liées logiquement à d'autres données électroniques et qui servent de méthode d'authentification.

« Solution informatique » : le système informatique élaboré conformément aux spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques prévues au titre du Protocole eCMR et permettant aux utilisateurs d'appliquer le Protocole et la Convention CMR dans un environnement électronique.

« Sous-traitant » : l'entité tierce utilisée par le transporteur pour réaliser une partie ou la totalité du transport et qui n'est généralement pas mentionnée dans la lettre de voiture, sur papier ou électronique, établie entre l'expéditeur et le transporteur, ni visée par les dispositions de celle-ci. Dans ce cas, le transporteur et le sous-traitant passent entre eux un contrat distinct qui ne couvre que la partie du transport concernant le sous-traitant.

« Transitaire » : les services d'expédition de fret et de logistique, qui sont des services de toute nature relatifs au transport (effectué par des moyens de transport monomodaux ou multimodaux), à la consolidation, au stockage, à la manutention, à l'emballage ou à la distribution de marchandises. Il peut aussi s'agir de services auxiliaires et de conseil y afférents, y compris, mais sans s'y limiter, les questions douanières et fiscales, la déclaration des marchandises à des fins officielles, l'assurance des marchandises et l'encaissement de paiements ou l'obtention de documents relatifs aux marchandises.

« Transporteur successif » : l'entité tierce utilisée par le transporteur pour réaliser une partie ou la totalité du transport et généralement mentionnée dans la lettre de voiture, sur papier ou électronique, établie entre l'expéditeur et le transporteur, ou visée par les dispositions de celle-ci. Un même contrat est exécuté par les transporteurs routiers successifs, chacun d'entre eux étant responsable de l'exécution de l'ensemble de l'opération et devenant partie au contrat de transport du fait de leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture.

« Transporteur » : la partie chargée d'exécuter le contrat de transport international de marchandises par route depuis le lieu de prise en charge des marchandises jusqu'au lieu de livraison prévu, situé dans un pays différent, comme précisé dans le contrat. Le transporteur est normalement désigné comme tel dans une lettre de voiture, qui peut être sur papier ou électronique.

« Utilisateur » : toute entité qui utilise les lettres de voiture, sur papier ou électroniques, pendant le transport ou après. Il s'agit non seulement de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire, mais aussi des transporteurs successifs, des sous-traitants, des transitaires, des autorités douanières et de toutes les autres entités concernées.

« Véhicules » : les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

#### **IV. Utilisateurs et rôles**

23. Dans la présente section sont décrits les devoirs, droits et obligations des différents utilisateurs du système, leurs rôles et les exigences relatives aux données les concernant.

24. Les utilisateurs du système eCMR sont divisés en deux catégories :

- a) Le premier groupe d'utilisateurs est celui défini dans la Convention. Les utilisateurs de ce groupe sont autorisés à créer une lettre de voiture électronique, à en modifier les données conformément aux dispositions de la Convention CMR ainsi qu'à saisir des commentaires dans les différentes sections de la lettre de voiture

électronique, conformément aux dispositions de la Convention. Ces utilisateurs sont les expéditeurs, les transporteurs et les destinataires ;

b) Le deuxième groupe d'utilisateurs est constitué des autorités publiques. Celles-ci ont uniquement le droit de lire, sur demande, les données d'une lettre de voiture électronique particulière dans l'exercice de leurs fonctions officielles et de saisir des commentaires dans un champ de texte prévu à cet effet dans la lettre de voiture électronique. Ce sont les autorités douanières, la police, les gardes-frontières, les tribunaux et d'autres entités.

*(Observation de l'IRU : Ces utilisateurs ne sont pas définis dans le Protocole eCMR. Leur ajout pourrait éventuellement nécessiter d'apporter des modifications aux dispositions du Protocole.)*

## 1. Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à créer des données et à les modifier, y compris à saisir des commentaires, à joindre des documents et à stocker des données

### A. Expéditeur

25. L'expéditeur ou envoyeur est l'une des parties prenantes autorisées à créer une lettre de voiture électronique. À ce titre, il a le droit d'accéder aux données y relatives. Cet accès devrait être garanti indépendamment de la solution informatique utilisée ou de la technologie, de la région géographique et de la culture ou des pratiques de l'entreprise. L'accès en ligne à toutes les actions liées au traitement et à la gestion de la lettre de voiture électronique devrait également lui être garanti.

26. Conformément aux dispositions de la Convention CMR, l'accès aux données est classé comme suit :

#### 1. Accès aux fonctions relatives à la création d'une lettre de voiture électronique lorsque c'est l'expéditeur qui la crée :

a) La **partie qui crée** la lettre de voiture électronique a accès à différentes fonctions garantissant l'application des dispositions de la Convention CMR. Selon le scénario de transport, ces fonctions peuvent être facultatives ou obligatoires. Le système eCMR devrait préciser la distinction entre fonctions facultatives et obligatoires. (Selon l'IRU, appuyée en cela par la République islamique d'Iran, il faudrait utiliser « pourrait » au lieu de « devrait » car la fourniture de ce service pourrait ne pas entrer dans le cadre des dispositions du Protocole eCMR.)

#### Fonctions électroniques facultatives

a) Créer 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 (art. 5, par. 2 de la Convention CMR).

b) Utiliser les 18 indications énumérées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 6 de la Convention CMR, dans la mesure du nécessaire, et porter sur la lettre de voiture électronique toute autre indication jugée utile (art. 6, par. 3).

c) Déclarer les risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux au titre desquels le transporteur pourrait être déchargé de sa responsabilité (article 17 et compte tenu de l'article 18, par. 2 à 5) :

- i) Absence ou défectuosité de l'emballage ;
- ii) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- iii) Nature de certaines marchandises ;
- iv) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;
- v) Transport d'animaux vivants.

### Fonctions électroniques obligatoires

- a) Déclarer les risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux au titre desquels le transporteur pourrait être déchargé de sa responsabilité (article 17 et compte tenu de l'article 18, par. 2 à 5) :
- i) Utiliser des véhicules ouverts et non bâchés (lorsque cet emploi a été convenu, voir art. 17 par. 4 a) de la Convention).
- b) Déclarer un transport intermodal pour autant que le véhicule contenant les marchandises soit transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours et qu'il n'y ait pas de rupture de charge (art. 2, par. 1 de la Convention CMR).
- c) Déclarer l'heure ou la date prévue de la livraison. Le retard à la livraison est défini à l'article 19. Le système devrait générer automatiquement une notification de « retard à la livraison » à toutes les parties concernées lorsque la date de livraison prévue est dépassée et a) qu'aucun processus de livraison tel que décrit ci-après n'a été activé dans le système et b) qu'aucune mesure n'a été prise, y compris la saisie de commentaires concernant un éventuel retard et la modification de la date de livraison.
- d) Être notifié que la marchandise est considérée comme perdue (art. 20, par. 1 à 4).
- i) Lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans les 30 jours qui suivent l'expiration du délai convenu – date de livraison – ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les 60 jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur, le système devrait automatiquement déclarer la marchandise comme étant perdue et en informer toutes les parties.
  - ii) Sur la base de cette notification, l'ayant droit pourrait déposer une réclamation (application de l'article 27, par. 1, et de l'article 32, par. 2). Une fonction électronique de « dépôt de réclamation » devrait être prévue.
  - iii) Au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité, si la marchandise était retrouvée, le transporteur devrait en informer l'ayant droit au moyen du système. Là encore, une fonction électronique permettant de le faire devrait être prévue.
  - iv) Dans les 30 jours qui suivent la réception de l'avis connexe, l'ayant droit pourrait exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances. Il devrait faire cette demande dans le système après réception de l'avis.
  - v) Le transporteur disposerait de la marchandise si aucune des conditions susmentionnées n'était satisfaite.
- e) Déclarer toute marchandise dangereuse au transporteur (art. 22).
- f) Déclarer dans la lettre de voiture électronique, contre paiement d'un supplément de prix à convenir (art. 24 de la Convention), une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée à l'article 23 de la Convention et dans le Protocole.
- g) Déclarer dans la lettre de voiture électronique, 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 (art. 26, par. 1).

## 2. Accès aux fonctions relatives à l'établissement de la version finale de la lettre de voiture électronique :

### Fonctions électroniques obligatoires

- a) Le Protocole prévoit l'établissement d'une version finale de la lettre de voiture électronique, qui pourra ensuite être authentifiée. Le système devrait proposer à l'expéditeur une fonction lui permettant d'établir la version finale de la lettre de

voiture électronique. Après cette étape, plus aucune modification ne devrait être apportée à la lettre de voiture électronique, sauf si l'expéditeur et le transporteur ou l'expéditeur et le destinataire demandaient tous deux la « réouverture » de la lettre de voiture électronique en vue d'un examen plus approfondi.

3. Accès à la fonction d'**authentification** de la version finale de la lettre de voiture électronique :

Fonctions électroniques obligatoires

a) Le Protocole prévoit l'authentification de la version finale de la lettre de voiture électronique par le transporteur et l'expéditeur. Le système devrait proposer à l'expéditeur une fonction d'authentification de la version finale de la lettre de voiture électronique, qui permettrait d'envoyer en même temps une copie électronique à toutes les parties (expéditeur, transporteur, destinataire), à des fins de conservation, et d'enregistrer en toute sécurité la copie électronique dans les archives du système. Le fichier, contenant toutes les modifications apportées au cours du transport jusqu'à son achèvement et la livraison des marchandises, présentées de manière chronologique, serait conservé dans les archives du système pour pouvoir être consulté ultérieurement. S'il en était décidé ainsi, le fichier final – contenant toutes les modifications apportées après l'achèvement de l'étape du transport – serait transmis au registre national pour pouvoir être consulté, au besoin, par les autorités nationales.

4. Accès aux fonctions relatives à la **modification** des données dans les cas suivants :

Fonctions électroniques obligatoires

a) L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 1 de la Convention CMR). Il a le droit d'arrêter le transport de la marchandise, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer à un destinataire différent. Une notification indiquant les nouvelles instructions de livraison devrait être envoyée au transporteur.

b) L'expéditeur devrait avoir la possibilité de modifier le droit de disposer de la marchandise et de le transférer au destinataire (art. 12, par. 2 de la Convention CMR), tant que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture ne lui a pas été remis, comme prévu par la Convention. Une notification devrait être envoyée au transporteur et au destinataire lorsque l'expéditeur « transfère » son droit de disposer de la marchandise.

Fonctions électroniques facultatives

a) L'expéditeur est la partie ayant créé la lettre de voiture électronique, mais d'autres modifications doivent être apportées aux indications (art. 6 de la Convention CMR) avant d'établir la version finale de la lettre de voiture électronique et, partant, d'accepter la responsabilité de l'expéditeur (art. 7 de la Convention CMR).

b) L'expéditeur n'est pas celui qui a créé la lettre de voiture électronique, mais il est nécessaire de modifier les indications (art. 6 de la Convention CMR) fournies par le transporteur/le destinataire avant d'établir la version finale de la lettre de voiture électronique et, partant, d'accepter la responsabilité de l'expéditeur (art. 7 de la Convention CMR).

5. Accès à la fonction de **saisie de commentaires** dans les cas suivants :

Fonctions électroniques facultatives

a) L'expéditeur exige que le transporteur vérifie le poids brut de la marchandise, la quantité de marchandises ou le contenu des colis (art. 8, par. 3). Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification et l'expéditeur devrait avoir la possibilité d'accepter ou non ces frais supplémentaires. Le système devrait pouvoir prendre en charge ces fonctions.

b) L'expéditeur joint des documents d'accompagnement et demande que des commentaires soient communiqués à leur sujet (art. 11 de la Convention CMR).

c) Si le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et n'a pas reçu de nouvelles instructions dans un délai raisonnable, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise (art. 14, par. 2 de la Convention CMR). L'expéditeur devrait cependant recevoir une notification du transporteur concernant ces démarches.

#### Fonctions électroniques obligatoires

a) Le transporteur a formulé des réserves lors de la prise en charge de la marchandise, soit quant à l'exactitude des mentions de la lettre de voiture, soit sur l'état apparent de la marchandise, et l'expéditeur devrait accepter ou refuser ces réserves (art. 8, par. 2 de la Convention CMR).

b) L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 1 de la Convention CMR). Lorsqu'il modifie les données pertinentes dans la lettre de voiture électronique, l'expéditeur devrait être en mesure de communiquer d'autres commentaires/instructions au transporteur. Une notification devrait être envoyée au transporteur pour ces nouvelles instructions.

c) L'expéditeur souhaite, lors de l'établissement de la lettre de voiture électronique, introduire une mention selon laquelle il transfère le droit de disposer de la marchandise au destinataire dès que la lettre de voiture électronique a été authentifiée (art. 12, par. 3 de la Convention CMR). Il convient de noter que les conditions définies au paragraphe 5 de l'article 12 de la Convention CMR s'appliquent au droit de disposer de la marchandise.

d) Le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et demande des instructions (art. 14, par. 1 de la Convention CMR), l'expéditeur devrait recevoir une notification.

e) Le transporteur est arrivé au lieu de livraison, mais il se présente des empêchements à la livraison. Le transporteur devrait demander des instructions à l'expéditeur (art. 15, par. 1 de la Convention CMR). L'expéditeur devrait recevoir une notification et être en mesure de fournir de nouvelles instructions.

f) Si le destinataire refuse la marchandise, une notification devrait être adressée à l'expéditeur et au transporteur. L'expéditeur a alors le droit de disposer de la marchandise (art. 15, par. 1 de la Convention CMR).

#### 6. Accès à la fonction permettant de **joindre** les documents d'accompagnement dans les cas suivants :

#### Fonctions électroniques obligatoires

a) Il convient de prévoir que les futures applications eCMR offriront la possibilité de joindre, au moins, les documents d'accompagnement à la lettre de voiture électronique en format PDF ou JPEG ou dans tout autre format qui sera alors approprié. Si les interconnexions avec d'autres systèmes qui génèrent des documents d'accompagnement sont possibles, elles devraient être autorisées et les données figurant dans ces documents pourraient également être envoyées au moyen de messages électroniques.

#### Fonctions électroniques obligatoires

a) En vue de l'accomplissement des formalités de douane ou autres, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture électronique les documents nécessaires (art. 11 de la Convention CMR).

7. Accès aux fonctions relatives au **stockage des données** des lettres de voiture électroniques établies lorsque l'expéditeur est expressément mentionné en tant qu'« expéditeur » (art. 5 de la Convention CMR) :

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour l'expéditeur</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Notifications au transporteur (destinataire)</i>
1	Créer une lettre de voiture électronique contenant les 18 indications ( <i>La FIATA propose d'ajouter « dans la mesure du nécessaire »</i> ) et toute autre indication qu'ils souhaitent y voir figurer	✓				✓	✓
1a	Créer plusieurs lettres de voiture électroniques pour une seule marchandise, si nécessaire (art. 5, par. 2)	✓				✓	
1b	Déclarer la nature intermodale du transport – y compris le moyen de transport/l'itinéraire, si souhaité – (art. 2, par. 1)	✓				✓	
1c	Déclarer un risque particulier, y compris les six cas mentionnés dans la Convention CMR (art. 18)	✓				✓	
1d	Retard de livraison – la première indication est la date. Le système inclut automatiquement la durée (art. 19)			✓	✓	✓	✓
1e	Perte de la marchandise (art. 20)			✓	✓	✓	✓
1f	Déclarer une marchandise dangereuse (art. 22)	✓				✓	
1g	Déclarer un supplément de prix (art. 24)	✓				✓	
1h	Déclarer le montant d'un intérêt spécial à la livraison (art. 26)	✓				✓	
1i	Établir la version finale de la lettre de voiture électronique en ligne	✓			✓	✓	✓
1k	Authentifier la version finale de la lettre de voiture électronique en ligne	✓			✓	✓	✓
2	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque l'expéditeur est à l'origine de sa création		✓			✓	✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour l'expéditeur</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Notifications au transporteur (destinataire)</i>
3	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque l'expéditeur n'est pas à l'origine de sa création		✓			✓	✓
4	Disposer de la marchandise à l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4a	Disposer de la marchandise pendant le transport (art. 12)		✓	✓	✓		✓
4b	Disposer de la marchandise lorsque la preuve de la livraison est en cours d'établissement ou à la demande du destinataire		✓	✓	✓		✓
4c	Communiquer des instructions au transporteur concernant le droit de disposer de la marchandise			✓	✓		✓
5	Accepter ou refuser les réserves formulées par le transporteur			✓	✓		✓
6	Demander au transporteur de vérifier le poids brut de la marchandise, la quantité de marchandises ou le contenu des colis	✓		✓	✓		✓
7	Joindre les documents d'accompagnement/saisir des commentaires			✓	✓		✓
8	Donner des instructions au transporteur lorsque celui-ci ne peut pas exécuter le contrat (art. 14)			✓	✓		✓
8a	Donner des instructions au transporteur lorsque celui-ci ne peut pas livrer la marchandise (art. 15)			✓	✓		✓
8b	Donner des instructions au transporteur lorsque le destinataire refuse la marchandise (art. 15)			✓	✓		✓
9	Stocker les données/enregistrer les étapes de l'établissement de la lettre de voiture électronique					✓	

## B. Transporteur – Transporteurs successifs – Transitaires – Sous-traitants

27. La Convention CMR ne fait mention que des transporteurs et des transporteurs successifs. Cependant, de toute évidence, l'utilisateur du futur système eCMR ayant le statut de transporteur pourra être toute personne qui coordonne et fournit des services de transport routier et qui applique donc aujourd'hui les dispositions de la Convention.

28. Les transitaires et les sous-traitants devraient donc être considérés comme des transporteurs dans le futur système eCMR, étant entendu que leur qualité de transitaire et sous-traitant doit être précisée, car elle est associée à des responsabilités différentes.

29. Le rôle des sous-traitants dans la logistique et le transport intermodal d'aujourd'hui devrait être pris en considération. Les sous-traitants sont dans certains cas expéditeurs et dans d'autres cas destinataires ou transporteurs.

30. Il est à noter que les pratiques diffèrent selon les pays et que certaines législations distinguent clairement les rôles et donc les responsabilités des transporteurs et des transitaires ou sous-traitants. Le futur système eCMR devrait prévoir l'accès à des fonctions électroniques qui tiennent compte des différentes pratiques, en laissant aux utilisateurs le soin de décider s'il est approprié ou nécessaire de les utiliser.

### Transporteur

31. Le transporteur est l'une des parties responsables de la création d'une lettre de voiture électronique. À ce titre, il a le droit d'accéder aux données y relatives. Cet accès devrait être garanti indépendamment de la solution informatique utilisée ou de la technologie, de la région géographique et de la culture ou des pratiques de l'entreprise. Il devrait pouvoir également accéder à toutes les fonctions liées au traitement et à la gestion de la lettre de voiture électronique.

32. Conformément aux dispositions de la Convention CMR, l'accès aux données est classé comme suit :

1. Accès aux fonctions relatives à la création d'une lettre de voiture électronique lorsque l'expéditeur la crée :

Fonctions électroniques facultatives

- a) Créer 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 (art. 5, par. 2 de la Convention CMR).
- b) Donner les 18 indications énumérées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 6 de la Convention CMR et porter sur la lettre de voiture électronique toute autre indication jugée utile (art. 6, par. 3).
- c) Déclarer les risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux au titre desquels le transporteur pourrait être déchargé de sa responsabilité (article 17 et compte tenu de l'article 18, par. 2 à 5) :
  - i) Absence ou défectuosité de l'emballage ;
  - ii) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
  - iii) Nature de certaines marchandises ;
  - iv) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;
  - v) Transport d'animaux vivants.

Fonctions électroniques obligatoires

- a) Déclarer les risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux au titre desquels le transporteur pourrait être déchargé de sa responsabilité (article 17 et compte tenu de l'article 18, par. 2 à 5) :

- i) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés (lorsque cet emploi a été convenu, voir art. 17 par. 4 a) de la Convention).
- b) Déclarer un transport intermodal pour autant que le véhicule contenant les marchandises soit transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours et qu'il n'y ait pas de rupture de charge (art. 2, par. 1 de la Convention CMR).
- c) Déclarer l'heure ou la date prévue de la livraison. Le retard à la livraison est défini à l'article 19. Le système devrait générer automatiquement une notification de « retard à la livraison » à toutes les parties concernées lorsque la date de livraison prévue est dépassée et a) qu'aucun processus de livraison tel que décrit ci-après n'a été activé dans le système et b) qu'aucune mesure n'a été prise, y compris la saisie de commentaires concernant un éventuel retard et la modification de la date de livraison.
- d) Être notifié que la marchandise est considérée comme perdue (art. 20, par. 1 à 4).
  - i) Conformément à la Convention, lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans les 30 jours qui suivent l'expiration du délai convenu – date de livraison – ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les 60 jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur, le système devrait automatiquement déclarer la marchandise comme étant perdue et en informer toutes les parties. Cependant, le transporteur devrait pouvoir, grâce au système, informer l'expéditeur et le destinataire aux différentes étapes de la livraison.
  - ii) Sur la base de cette notification, l'ayant droit pourrait déposer une réclamation (application de l'article 27, par. 1, et de l'article 32, par. 2). Une fonction électronique de « dépôt de réclamation » devrait être prévue.
  - iii) Au cours de l'année suivant le paiement de l'indemnité, si la marchandise était retrouvée, le transporteur devrait en informer l'ayant droit au moyen du système. Là encore, une fonction électronique permettant de le faire devrait être prévue.
  - iv) Dans les 30 jours qui suivent la réception de l'avis connexe, l'ayant droit pourrait exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances. Il devrait faire cette demande dans le système après réception de l'avis.
  - v) Le transporteur disposerait de la marchandise si aucune des conditions susmentionnées n'était satisfaite.

2. Accès à la fonction d'établissement de la version finale de la lettre de voiture électronique.

- a) Le Protocole prévoit l'établissement d'une version finale de la lettre de voiture électronique, qui pourra ensuite être authentifiée. Le système devrait proposer au transporteur une fonction lui permettant d'établir la version finale de la lettre de voiture électronique. Après cette étape, plus aucune modification ne devrait être apportée à la lettre de voiture électronique, sauf si l'expéditeur et le transporteur ou l'expéditeur et le destinataire demandaient tous deux la « réouverture » de la lettre de voiture électronique en vue d'un examen plus approfondi.

3. Accès à la fonction d'authentification de la version finale de la lettre de voiture électronique.

- a) Le Protocole prévoit l'authentification de la version finale de la lettre de voiture électronique par le transporteur et l'expéditeur. Le système devrait proposer au transporteur une fonction d'authentification de la version finale de la lettre de voiture électronique, qui permettrait d'envoyer en même temps une copie électronique à toutes les parties (expéditeur, transporteur, destinataire), afin qu'elles puissent la conserver, et qui enregistrerait en toute sécurité la copie électronique dans les archives du système. Ce fichier, contenant toutes les modifications apportées au cours du transport jusqu'à son achèvement et la livraison des marchandises,

présentées de manière chronologique, serait conservé dans les archives du système pour pouvoir être consulté ultérieurement. S'il en était décidé ainsi, le fichier final – contenant toutes les modifications apportées après l'achèvement de l'étape du transport – serait transmis au registre national pour pouvoir être consulté, au besoin, par les autorités nationales.

4. Accès aux fonctions relatives à la **modification** des données dans les cas suivants :

Fonctions électroniques facultatives

a) Le transporteur a créé la lettre de voiture électronique mais les données doivent être modifiées (art. 6 de la Convention CMR) avant d'établir la version finale de la lettre de voiture électronique et, partant, d'accepter sa responsabilité (art. 17 de la Convention CMR).

b) Le transporteur n'a pas créé la lettre de voiture électronique, mais il est nécessaire de modifier les indications (art. 6 de la Convention CMR) fournies par l'expéditeur/le destinataire avant d'établir la version finale de la lettre de voiture électronique et, partant, d'engager la responsabilité de l'expéditeur (art. 17 de la Convention CMR).

Fonctions électroniques obligatoires

a) L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 1 de la Convention CMR). Il a le droit d'arrêter le transport de la marchandise, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer à un destinataire différent. Une notification indiquant les nouvelles instructions de livraison devrait être envoyée au transporteur. Le transporteur devrait accuser réception de ces nouvelles instructions de livraison dans le système.

b) L'expéditeur devrait avoir la possibilité de modifier le droit de disposer de la marchandise et de le transférer au destinataire (art. 12, par. 2 de la Convention CMR), tant que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture n'a pas été remis à celui-ci, comme prévu par la Convention. Une notification devrait être envoyée au transporteur et au destinataire lorsque l'expéditeur « transfère » son droit de disposer de la marchandise. Le transporteur devrait accuser réception de ces nouvelles instructions de livraison dans le système.

5. Accès aux fonctions relatives à la **saisie des commentaires** dans les cas suivants :

Fonctions électroniques facultatives

a) L'expéditeur demande au transporteur de vérifier le poids brut de la marchandise, la quantité de marchandises ou le contenu des colis (art. 8, par. 3). Le transporteur a toutefois le droit de facturer ces vérifications et d'inscrire les résultats dans la lettre de voiture électronique. Ces deux fonctions devraient être prises en charge par le système eCMR.

b) L'expéditeur joint des documents d'accompagnement et demande que des commentaires soient communiqués à leur sujet (art. 11 de la Convention CMR). Le transporteur devrait pouvoir formuler des observations et des remarques concernant ces documents d'accompagnement. Une notification devrait être envoyée à l'expéditeur lorsque le transporteur enregistre des commentaires (art. 11, par. 2 de la Convention CMR).

c) Si le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et n'a pas reçu de nouvelles instructions dans un délai raisonnable, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la partie ayant le droit de disposer de la marchandise (art. 14, par. 2 de la Convention CMR). L'expéditeur devrait recevoir une notification du transporteur concernant ces mesures.

Fonctions électroniques obligatoires

a) Le transporteur a formulé des réserves lors de la prise en charge de la marchandise, soit quant à l'exactitude des mentions de la lettre de voiture, soit sur l'état apparent de la marchandise, et l'expéditeur devrait accepter ou refuser ces

réerves (art. 8, par. 2 de la Convention CMR). Le transporteur devrait pouvoir télécharger des photos ou des vidéos relatives à ces réserves, pour les justifier.

b) L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 1 de la Convention CMR). Lorsqu'il modifie les données pertinentes dans la lettre de voiture électronique, l'expéditeur devrait pouvoir être en mesure de communiquer d'autres commentaires/instructions au transporteur. Une notification devrait être envoyée au transporteur pour ces nouvelles instructions. Le transporteur devrait accuser réception de ces nouvelles instructions – relatives à la responsabilité du transporteur – et devrait pouvoir demander des précisions sur celles-ci.

c) L'expéditeur, s'il le souhaite, pourrait, lors de l'établissement de la lettre de voiture électronique, introduire une mention selon laquelle il transfère le droit de disposer de la marchandise au destinataire dès que la lettre de voiture électronique a été authentifiée (art. 12, par. 3 de la Convention CMR).

d) Le droit de disposer de la marchandise est essentiel à l'application efficace de la Convention. Le transporteur devrait toujours savoir qui, à tout moment du transport, a le droit de disposer de la marchandise et de qui il devrait donc recevoir des instructions. Le système devrait prévoir une fonction « droit de disposer de la marchandise » qui permette d'indiquer clairement quel utilisateur dispose de ce droit. Si l'un des cas ci-dessous s'appliquait, le système transférerait automatiquement le droit à l'autre utilisateur (art. 12, par. 5 de la Convention CMR).

e) Le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et demande des instructions (art. 14, par. 1 de la Convention CMR), l'expéditeur devrait recevoir une notification. Le transporteur et l'expéditeur devraient être en mesure d'échanger électroniquement des informations sur cette question.

f) Si le transporteur ne peut pas exécuter le contrat et n'a pas reçu de nouvelles instructions dans un délai raisonnable, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise (art. 14, par. 2 de la Convention CMR). L'expéditeur devrait recevoir une notification du transporteur concernant ces mesures.

g) Si, 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 (art. 15, par. 1 de la Convention CMR). L'expéditeur devrait recevoir une notification et être en mesure de fournir de nouvelles instructions.

h) Si le destinataire refuse la marchandise, une notification devrait être adressée à l'expéditeur et au transporteur. L'expéditeur a alors le droit de disposer de la marchandise (art. 15, par. 1 de la Convention CMR).

i) Dans le cas qui précède, le transporteur (art. 16, par. 2 de la Convention CMR) a le droit de décharger la marchandise, d'en assumer la garde ou de la confier à un tiers. Dans tous les cas, le transporteur devrait envoyer une notification à l'expéditeur, au moyen du système, pour l'informer de sa décision.

j) Le transporteur peut procéder à la vente de la marchandise (marchandise périssable, frais de garde, expiration d'un délai raisonnable, art. 16, par. 3 de la Convention CMR). Dans tous les cas, le transporteur devrait envoyer à l'expéditeur une notification l'informant de sa décision, au moyen du système.

k) Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle de la marchandise ou de l'avarie (art. 17, par. 1 de la Convention CMR). Dans ces cas, il devrait envoyer une notification au destinataire pour expliquer ce qui s'est passé.

6. Accès à la fonction permettant de joindre les documents d'accompagnement :

En vue de l'accomplissement des formalités de douane ou autres, l'expéditeur devrait joindre à la lettre de voiture électronique les documents nécessaires (art. 11 de la Convention CMR). Le transporteur devrait pouvoir vérifier ces documents et informer l'expéditeur dans le cas où un élément manquerait, ou en cas d'erreur, par exemple. Cette étape a trait à d'éventuels frais et délais supplémentaires qui pourraient

survenir si les documents fournis n'étaient pas satisfaisants ou si les données étaient inexactes. Ainsi, le transporteur peut se couvrir concernant ces frais supplémentaires.

7. Accès aux fonctions relatives au **stockage des données** des lettres de voiture électroniques établies lorsque le transporteur est expressément désigné comme « expéditeur » (art. 5 de la Convention CMR).

### **Transporteurs successifs**

33. Le transporteur devrait pouvoir ajouter les transporteurs successifs dans la lettre de voiture électronique. Il devrait pouvoir ajouter autant de transporteurs successifs que nécessaire et préciser, pour chaque partie du transport, le transporteur successif responsable. Pour des raisons de responsabilité, les transporteurs successifs devraient pouvoir confirmer, au moyen du système, qu'ils sont responsables de parties particulières du transport et formuler en conséquence des commentaires et des réserves et apporter des modifications aux données de la lettre de voiture électronique. En application de la Convention CMR (art. 35), les transporteurs successifs doivent inscrire sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture leur nom et leur adresse ainsi que leurs éventuelles réserves.

34. Conformément à la Convention CMR (art. 34), le deuxième transporteur et chacun des transporteurs suivants peuvent, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture originale, devenir parties au contrat de transport, aux conditions de la lettre de voiture. Par conséquent, les transporteurs successifs devraient respecter les mêmes règles et conditions que les transporteurs en ce qui concerne l'authentification et la reconnaissance électronique (par exemple, signatures électroniques). Au moyen du système, les transporteurs successifs devraient pouvoir :

a) Disposer des mêmes droits de modification de la lettre de voiture électronique que le transporteur pendant la période où ils prennent en charge le transport de la marchandise ;

b) Disposer des mêmes droits de saisir des commentaires dans la lettre de voiture électronique que le transporteur pendant la période où ils prennent en charge le transport de la marchandise.

35. En application de l'article 35 de la Convention, le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Le cas échéant, le transporteur devrait pouvoir inscrire sur le reçu des réserves semblables à celles prévues au paragraphe 2 de l'article 8. Le système eCMR devrait prévoir cette disposition en permettant l'émission de reçus électroniques. Le reçu électronique devrait être authentifié par les deux transporteurs selon les méthodes d'authentification décrites pour la lettre de voiture électronique. Le transporteur successif, après avoir vérifié physiquement les marchandises et leur statut et procédé à d'autres vérifications, devrait pouvoir inscrire sur le reçu électronique des commentaires, y joindre des photos, des vidéos, etc.

### **Transitaire**

36. Lorsqu'un transitaire négocie, puis signe un contrat de transport à ses frais et en son nom, y compris une commission de service « tout compris », il devrait être considéré comme un prestataire de services contractuel (un « transporteur ») avec tout ce que cela implique au regard de la CMR ou de toute autre Convention relative au mode de transport concerné, à condition que le transitaire ait été dûment autorisé par l'expéditeur et que cette disposition figure expressément dans le contrat conclu entre l'expéditeur et le transitaire.

37. Ce transitaire (et tout autre prestataire de transport) est alors autorisé à sous-traiter son contrat à d'autres parties, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir l'accord de l'autre partie au contrat de transport initial. Dans ce cas, le transitaire (ou tout autre prestataire de transport) continue d'être responsable comme s'il exécutait lui-même le contrat. Le « prestataire de transport exécutant » sera alors également responsable de toute avarie ou tout retard, mais envers son transitaire principal (ou tout autre prestataire de transport). Le prestataire exécutant a les mêmes droits mais aussi les mêmes obligations que ceux mentionnés dans la Convention CMR.

38. Le transitaire contractuel ne peut transmettre à son sous-traitant les conditions spéciales mentionnées dans le contrat de transport initial que si celui-ci les accepte expressément. En cas de litige, le transitaire et ses sous-traitants sont responsables de manière conjointe et égale d'une perte ou d'une avarie. Il convient de noter que ce régime ou cette pratique n'est pas accepté par tous les pays. Certains pays distinguent clairement les rôles et les responsabilités des transporteurs et des transitaires et n'acceptent pas qu'un transitaire agisse en tant que transporteur.

39. En tant que prestataire de services, le transitaire délivre au client ou signe une lettre de transport CMR en sa qualité de transitaire. Pour le sous-traitant, un bon de transport ou toute autre preuve écrite d'un contrat de sous-traitance devrait suffire (ici, la preuve juridique et complète de l'expédition n'est pas fournie = le prestataire de transport exécutant peut ou non signer la lettre de transport CMR « originale » « au nom » de son transitaire principal, et un avis d'expédition – quel qu'il soit – n'est pas accepté comme document juridique en cas de réclamation pour dommage ou perte). Dans tous les cas, l'option d'une « sous-lettre de transport CMR » a été refusée à cet égard, en raison encore une fois des différences entre les législations nationales existantes.

### Sous-traitants

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

- a) Une lettre de voiture entre le commissionnaire et le transporteur prestataire ;
- b) Un contrat de sous-traitance entre le transporteur prestataire et le transporteur sous-traitant.

41. 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).

*Quelle est la différence entre un transporteur successif et un transporteur sous-traitant ?*

42. À première vue, le rôle d'un transporteur successif et d'un transporteur sous-traitant est semblable : l'un et l'autre exécutent une partie du transport routier. Il convient de noter que la Cour suprême du Royaume des Pays-Bas, dans une décision récente, a estimé que les conditions nécessaires pour être considéré comme un transporteur successif en vertu de l'article 34 de la Convention CMR sont également remplies dans le cas où le transporteur principal (et d'autres transporteurs) ne sont que des transporteurs contractuels et n'ont en réalité pas accompli eux-mêmes une partie du transport.

43. La différence réside donc dans la responsabilité de chacun à l'égard de ses partenaires : les transporteurs successifs sont parties à un seul et même contrat de transport. Chaque transporteur est entièrement responsable de l'exécution du transport vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire. Le transport est effectué avec une seule lettre de voiture CMR, qui couvre l'ensemble du transport et dans laquelle les transporteurs successifs inscrivent leurs noms et adresses (voir également la question 11). 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 doit 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).

44. D'après les débats, dans la pratique, le transitaire reçoit une commande d'un client et donne ensuite une instruction à un transporteur, lequel peut aussi, dans le cadre d'une pratique répandue, transmettre la commande à un autre, et ainsi de suite. En tels cas, tous les acteurs

seraient considérés comme des transporteurs ou des transporteurs successifs et donc responsables vis-à-vis du destinataire. Dans les faits, personne ne remplit la case du transporteur successif et seule l'entreprise de transport appose son cachet et sa signature sur le contrat de transport.

45. Voici un exemple de sous-traitant auquel il serait fait appel régulièrement : une entreprise reçoit une commande d'une autre entreprise pour transporter une marchandise de l'Espagne au Kazakhstan. Dans ce cas, l'entreprise devrait établir deux contrats distincts : en règle générale, le premier porterait sur le tronçon allant du point de collecte en Espagne à un dépôt de transit situé dans les pays baltes, le second, sur le tronçon allant du point de collecte dans les pays baltes jusqu'à la destination finale au Kazakhstan. Chaque contrat CMR serait un contrat distinct conclu avec un transporteur complètement différent, chaque transporteur étant seulement responsable de sa propre transaction CMR. Ni l'un ni l'autre ne serait partie au contrat pour l'ensemble du transport, et donc, dans ce cas, il semblerait que les sous-traitants devraient être pris en compte (c'est-à-dire qu'il y aurait deux contrats CMR pour le même envoi).

46. En fin de compte, c'est le transitaire qui est responsable, soit en tant que transporteur, soit parce qu'il désigne le transporteur adéquat.

47. Par conséquent, le système eCMR devrait prévoir les fonctions suivantes :

a) L'utilisateur pourrait, au moment de la création d'une lettre de voiture électronique, s'identifier en tant que a. transporteur, ou b. transitaire, l'un comme l'autre pouvant ajouter des transporteurs successifs ;

b) Le transitaire devrait avoir la possibilité d'établir et d'authentifier lui-même la version finale de la lettre de voiture électronique ou de créer la lettre de voiture électronique seulement et de désigner un transporteur qui devra en établir et en authentifier la version finale ;

c) Le transporteur et le transitaire agissant en qualité de transporteur devraient pouvoir déclarer des sous-traitants pour une partie ou pour la totalité du transport. Dans ce cas, une nouvelle lettre de voiture électronique contenant les spécifications suivantes pourrait être créée :

i) Cette nouvelle lettre de voiture électronique devrait être « liée » à la lettre de voiture initiale et désignée comme « lettre de voiture électronique secondaire ». De cette manière, le système et ses utilisateurs sauront toujours qu'elle est liée à la lettre de voiture électronique « principale ».

ii) Dans cette lettre de voiture électronique secondaire, l'expéditeur serait considéré comme étant le transporteur initial et le transporteur comme étant le sous-traitant.

iii) Le sous-traitant aurait alors accès à toutes les fonctions électroniques relatives au traitement et à la gestion de cette lettre, de la même manière que le transporteur pour la lettre de voiture électronique principale.

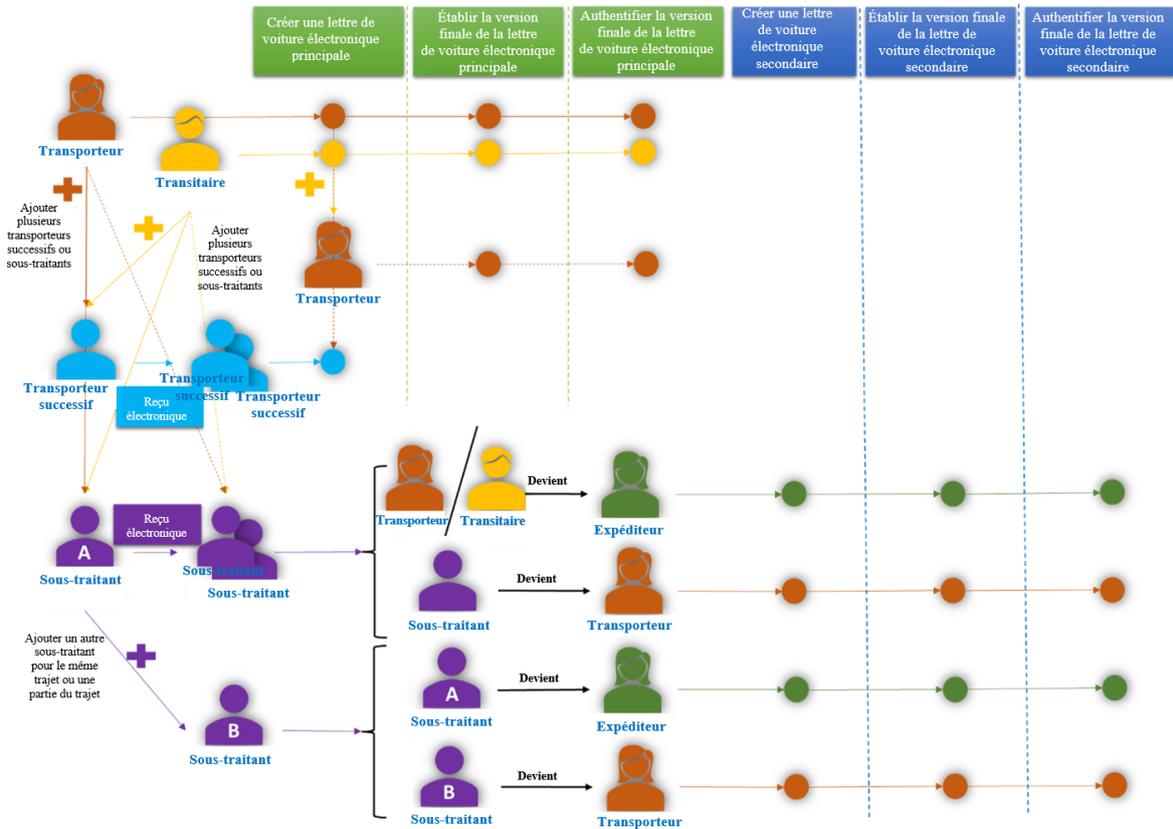
iv) Le transporteur et le sous-traitant devraient établir et authentifier la version finale de la lettre de voiture électronique secondaire.

v) Le transporteur devrait établir autant de lettres de voiture électroniques secondaires qu'il y a de sous-traitants, lorsqu'il fait appel à plusieurs d'entre eux pour les différentes parties d'un même trajet.

vi) Dans ce cas, à chaque prise en charge des marchandises, un reçu électronique serait émis – semblable à celui utilisé par les transporteurs successifs – et serait daté et authentifié. Les sous-traitants pourraient y inscrire des commentaires et des réserves et auraient la possibilité de les accepter ou de les refuser.

vii) Tout sous-traitant peut faire appel à un autre sous-traitant pour effectuer le transport initialement sous-traité. Dans ce cas, le sous-traitant devrait agir en tant qu'expéditeur et le nouveau sous-traitant en tant que transporteur. Tous les autres services suivraient la même procédure que celle appliquée à l'expéditeur ou envoyeur et au transporteur.

48. Le schéma suivant résume tous ces cas.



Id.	Étapes de la procédure CMR électronique pour le transporteur	Lettre de voiture électronique	Modifier les données de la lettre de voiture électronique	Saisir des commentaires	Joindre des documents	Stocker/imprimer les données	Adresser des notifications à l'expéditeur
1	Créer une lettre de voiture électronique contenant les 18 indications ( <i>La FIATA propose d'ajouter « dans la mesure du nécessaire »</i> ) et toute autre indication qu'il souhaite y voir figurer	✓				✓	✓
1a	Choisir un type : a. transporteur ; b. transitaire	✓		✓			✓
1ai	Le transitaire inclut un transporteur qui établira et authentifiera la version finale de la lettre de voiture électronique (facultatif)						
1aii	Le transporteur du transitaire ajoute un ou plusieurs transporteur(s) successif(s) dans la même lettre électronique pour l'ensemble du trajet ou des parties de celui-ci	✓	✓				✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le transporteur</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur</i>
1aiii	Établir une lettre de voiture électronique secondaire liée à la lettre de voiture électronique principale afin d'inclure le(s) sous-traitant(s)	✓		✓		✓	✓
1aiv	Si le sous-traitant souhaite faire appel à un ou plusieurs autres sous-traitants pour l'ensemble du trajet ou des parties de celui-ci, il crée une ou autant de lettres de voiture électroniques secondaires que nécessaire, liées dans tous les cas à la lettre de voiture électronique principale						
1b	Créer plusieurs lettres de voiture électroniques pour une seule marchandise, si nécessaire (art. 5, par. 2)	✓				✓	
1c	Déclarer la nature intermodale du transport – y compris le moyen de transport/l'itinéraire, si souhaité – (art. 2, par. 1)	✓				✓	
1d	Déclarer un risque particulier, y compris les six cas mentionnés dans la Convention CMR (art. 18)	✓				✓	
1e	Retard de livraison – la première indication est la date. Le système inclut automatiquement la durée (art. 19)			✓	✓	✓	✓
1f	Perte de la marchandise (art. 20)			✓	✓	✓	✓
1g	Déclarer une marchandise dangereuse (art. 22)	✓				✓	
1h	Déclarer un supplément de prix (art. 24)	✓				✓	
1i	Déclarer le montant d'un intérêt spécial à la livraison (art. 26)	✓				✓	
1k	Établir la version finale de la lettre de voiture électronique en ligne	✓			✓	✓	✓
1l	Authentifier la version finale de la lettre de voiture électronique	✓		✓	✓	✓	✓
1m	Établir la version finale d'une lettre de voiture électronique secondaire (sous-traitance)	✓			✓	✓	✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le transporteur</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur</i>
1n	Authentifier la version finale d'une lettre de voiture électronique secondaire (sous-traitance)	✓		✓	✓	✓	✓
1o	Délivrer des reçus électroniques (transporteurs successifs/sous-traitance)		✓	✓	✓	✓	✓
2	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque le transporteur est à l'origine de son établissement		✓			✓	✓
3	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque le transporteur n'est pas à l'origine de son établissement		✓			✓	✓
4	Disposer de la marchandise à l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12)			✓	✓	✓	✓
4a	Disposer de la marchandise pendant le transport (art. 12)			✓	✓		✓
4b	Disposer de la marchandise même lorsque la preuve de la livraison est en cours d'établissement/ou à la demande du destinataire			✓	✓		✓
4c	Communiquer des instructions au transporteur concernant le droit de disposer de la marchandise			✓	✓		✓
5	Formuler des réserves au moment du chargement de la marchandise			✓	✓		✓
6	Recevoir la demande de l'expéditeur concernant la vérification du poids brut de la marchandise, la quantité de marchandises ou le contenu des colis			✓	✓		✓
7	Joindre les documents d'accompagnement/saisir des commentaires			✓	✓		✓
8	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le transporteur ne peut pas exécuter le contrat (art. 14)			✓	✓		✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le transporteur</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur</i>
8a	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le transporteur ne peut pas livrer la marchandise (art. 15)			✓	✓		✓
8b	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le destinataire refuse la marchandise (art. 15)			✓	✓		✓
9	Droit du transporteur à décharger la marchandise/à la confier à un tiers lorsqu'aucune instruction n'a été reçue (art. 16)			✓	✓	✓	✓
9a	Droit du transporteur de procéder à la vente de la marchandise (art. 16)			✓	✓	✓	✓
9b	Perte totale de la marchandise (art. 17) parallèlement à l'étape 1e						
9	Stocker les données/enregistrer les étapes de l'établissement de la lettre de voiture électronique					✓	
10	Procédure de secours			✓	✓	✓	✓

### C. Destinataire/Réceptionnaire

49. En tant que réceptionnaire de la marchandise, le destinataire a certains droits et obligations en application de la Convention CMR. Il devrait être informé (adresse électronique/téléphone portable) qu'il a été désigné en tant que destinataire/réceptionnaire au moment de l'établissement d'une lettre de voiture électronique.

50. Le destinataire devrait avoir accès aux données indépendamment de la solution informatique (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.).

1. Accès aux fonctions relatives à la création d'une lettre de voiture électronique lorsque le destinataire a créé la lettre :

#### Fonctions électroniques facultatives

- a) Créer plusieurs lettres de voiture lorsque la marchandise doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différents types de marchandises ou de lots distincts (art. 5, par. 2 de la Convention CMR).
- b) Utiliser les 18 indications énumérées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 6 de la Convention CMR, dans la mesure du nécessaire, et porter sur la lettre de voiture électronique toute autre indication jugée utile (art. 6, par. 3).
- c) Déclarer les risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux au titre desquels le transporteur pourrait être déchargé de sa responsabilité (article 17 et compte tenu de l'article 18, par. 2 à 5) :
  - i) Absence ou défektivité de l'emballage ;

- ii) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- iii) Nature de certaines marchandises ;
- iv) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;
- v) Transport d'animaux vivants.

Fonctions électroniques obligatoires

- a) Déclarer les risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux au titre desquels le transporteur pourrait être déchargé de sa responsabilité (art. 17 et compte tenu de l'article 18, par. 2 à 5) :
  - i) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés (lorsque cet emploi a été convenu, voir art. 17 par. 4 a) de la Convention).
- b) Déclarer un transport intermodal pour autant que le véhicule contenant les marchandises soit transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours et qu'il n'y ait pas de rupture de charge (art. 2, par. 1 de la Convention CMR).
- c) Déclarer l'heure ou la date prévue de la livraison. Le retard à la livraison est défini à l'article 19. Le système devrait générer automatiquement une notification de « retard à la livraison » à toutes les parties concernées lorsque la date de livraison prévue est dépassée et a) qu'aucun processus de livraison tel que décrit ci-après n'a été activé dans le système et b) qu'aucune mesure n'a été prise, y compris la saisie de commentaires concernant un éventuel retard et la modification de la date de livraison.
- d) Être notifié que la marchandise est considérée comme perdue (art. 20, par. 1 à 4).
  - i) Lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans les 30 jours qui suivent l'expiration du délai convenu – date de livraison – ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les 60 jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur, le système devrait automatiquement déclarer la marchandise comme étant perdue et en informer toutes les parties.
  - ii) Sur la base de cette notification, l'ayant droit pourrait déposer une réclamation (application de l'article 27, par. 1, et de l'article 32, par. 2). Une fonction électronique de « dépôt de réclamation » devrait être prévue.
  - iii) Au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité, si la marchandise était retrouvée, le transporteur devrait en informer l'ayant droit au moyen du système. Là encore, une fonction électronique permettant de le faire devrait être prévue.
  - iv) Dans les 30 jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit pourrait exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances. Il devrait faire cette demande dans le système après réception de l'avis.
  - v) Le transporteur disposerait de la marchandise si aucune des conditions susmentionnées n'était satisfaite.
- e) Déclarer toute marchandise dangereuse au transporteur (art. 22).
- f) Déclarer dans la lettre de voiture électronique, contre paiement d'un supplément de prix à convenir (art. 24 de la Convention), une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée à l'article 23 de la Convention et dans le Protocole additionnel à la Convention.
- g) Déclarer dans la lettre de voiture électronique, 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 (art. 26, par. 1).

2. Accès à la lecture d'une lettre de voiture électronique lorsque le transporteur/l'expéditeur l'a créé en déclarant un destinataire donné et seulement si le transporteur/l'expéditeur accepte que le destinataire ait accès en lecture seule à la lettre de voiture électronique.
3. Accès aux fonctions relatives à la modification des données :
  - a) Le destinataire a le droit de disposer de la marchandise (art. 12, par. 3 de la Convention) et souhaite donner l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne, si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur la lettre de voiture électronique. Le destinataire devient alors l'expéditeur et l'autre personne devient le destinataire. Le destinataire devrait pouvoir déclarer un nouveau destinataire dans le système. Le droit de disposition s'applique comme dans les cas décrits pour l'expéditeur et le destinataire.
4. Accès aux fonctions relatives à la saisie des commentaires dans les cas suivants :
  - a) L'expéditeur souhaite, lors de l'établissement de la lettre de voiture électronique, inscrire qu'il transfère le droit de disposer de la marchandise au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12, par. 3 de la Convention CMR). Il convient de noter que les conditions du paragraphe 5 de l'article 12 de la Convention CMR devraient s'appliquer au droit de disposer des marchandises, le destinataire devrait recevoir une notification et être en mesure de saisir des commentaires si nécessaire ou de modifier les données (nouveau destinataire) comme indiqué ci-dessus.
  - b) Le destinataire a le droit de refuser la marchandise et de saisir des commentaires en conséquence si l'accès en lecture seule aux données de la lettre de voiture électronique a été accordé – une notification devrait être envoyée à l'expéditeur et au transporteur, l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise (art. 15, par. 1 de la Convention CMR).
  - c) 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 de la Convention CMR). Le futur système devrait permettre de faire face à un tel cas de figure.
  - d) Le destinataire prend livraison de la marchandise (art. 30, par. 1 à 5). Faute de réserves formulées par écrit par le destinataire en cas de pertes ou avaries apparentes et dans les 7 jours à dater de la livraison, dimanches et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, le destinataire est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. La plateforme devrait permettre au destinataire de notifier le transporteur dans les 7 jours sous forme de réserves.
  - e) Le destinataire, pour recevoir une compensation pour retard de livraison, doit adresser des réserves, par écrit, au transporteur au moyen du système dans les 21 jours à compter du moment où la marchandise a été mise à la disposition du destinataire. La plateforme devrait permettre ce délai de 21 jours au destinataire pour formuler une demande de compensation pour retard à la livraison, avec notification appropriée au transporteur.
  - f) Ni la Convention CMR ni le Protocole additionnel eCMR ne prévoient l'existence d'une preuve de livraison pour les destinataires. Mais, grâce à la technologie, il serait possible de mettre au point une fonction en deux étapes :
    - a) la preuve de la livraison et b) la preuve de l'acceptation :
      - i) Preuve de livraison : la technologie pourrait permettre une double vérification du destinataire déjà authentifié. Par exemple, au moment où la lettre de voiture est établie en ligne, le destinataire reçoit un code unique sur son téléphone portable ou à son adresse électronique. Ce code est demandé par le transporteur au moment où la marchandise est livrée au destinataire et inséré dans le système afin de confirmer la livraison de la marchandise. Or c'est également à ce moment que le destinataire obtient le droit de disposer de la marchandise, ce qui

permettrait de remplacer la réception du deuxième exemplaire de la lettre de voiture. Cette action déclencherait l'envoi d'une notification à tous les utilisateurs concernés indiquant que la marchandise est arrivée à destination.

- ii) Preuve de l'acceptation ou de la non-acceptation de la marchandise : l'étape suivante devrait être la preuve de l'acceptation de la livraison. Conformément à la Convention CMR, le destinataire a le droit de vérifier la marchandise et de l'accepter ou non – avec les conséquences qui en découlent – ou même de déclarer un nouveau destinataire. Par conséquent, le destinataire doit entrer dans le système et accepter la livraison en ligne en finalisant [en mettant à jour ?] la lettre de voiture ou en saisissant des réserves/remarques/commentaires (et en téléchargeant des photos/vidéos motivant ces réserves). À ce moment, le transporteur aura la possibilité de lire ces commentaires sans pouvoir les supprimer, mais il pourra y répondre si nécessaire.

5. Accès à la fonction permettant de joindre des documents d'accompagnement :

- a) Des réserves sont formulées lors de la livraison et le destinataire doit télécharger des photos, des vidéos et des documents supplémentaires pour motiver ces réserves.

6. Accès aux fonctions relatives au stockage des données.

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le destinataire</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire (Les coches entre parenthèses correspondent à des actions facultatives)</i>
1	Créer une lettre de voiture électronique contenant les 18 indications (La FIATA propose d'ajouter « dans la mesure du nécessaire ») et toute autre indication qu'ils souhaitent y voir figurer	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
1a	Établir la version finale d'une lettre de voiture électronique (les fonctions « Créer » et « Établir » apparaissent également pour l'expéditeur et le transporteur)	✓						
1b	Créer plusieurs lettres de voiture électroniques pour une seule marchandise, si nécessaire (art. 5, par. 2)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le destinataire</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire (Les coches entre parenthèses correspondent à des actions facultatives)</i>
1c	Déclarer la nature intermodale du transport – y compris le moyen de transport et l'itinéraire, si souhaité – (art. 2, par. 1)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)
1d	Déclarer un risque particulier, y compris les six cas mentionnés dans la Convention CMR (art. 18)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)
1e	Retard de livraison – la première indication est la date. Le système inclut automatiquement la durée (art. 19)			(✓)				(✓)
1f	Perte de la marchandise (art. 20)			(✓)		(✓)		(✓)
1g	Déclarer une marchandise dangereuse (art. 22)							(✓)
1h	Déclarer un supplément de prix (art. 24)							(✓)
1i	Déclarer le montant d'un intérêt spécial à la livraison (art. 26)							
2	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque le transporteur ou l'expéditeur est à l'origine de sa création					(✓)		(✓)
3	Modifier les données de la lettre de voiture électronique lorsque le destinataire veut désigner un nouveau destinataire		✓	✓		✓	✓	✓

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le destinataire</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire (Les coches entre parenthèses correspondent à des actions facultatives)</i>
4	Disposer de la marchandise à l'établissement de la lettre de voiture électronique (art. 12)			✓				✓
4a	Disposer de la marchandise pendant le transport (art. 12)			✓				✓
4b	Disposer de la marchandise même lorsque la preuve de la livraison est en cours d'établissement ou à la demande du destinataire			✓				✓
4c	Communiquer des instructions au transporteur concernant le droit de disposer de la marchandise (si l'expéditeur le souhaite)							(✓)
5	Formuler des réserves à la réception de la marchandise							(✓)
6	Recevoir la demande de l'expéditeur concernant la vérification du poids brut de la marchandise, de la quantité de marchandises ou du contenu des colis							(✓)
7	Joindre les documents d'accompagnement/saisir des commentaires							
8	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le transporteur ne peut pas exécuter le contrat (art. 14)							(✓)

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour le destinataire</i>	<i>Lettre de voiture électronique</i>	<i>Modifier les données de la lettre de voiture électronique</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire (Les coches entre parenthèses correspondent à des actions facultatives)</i>
8a	Demander des instructions à l'expéditeur lorsque le transporteur ne peut pas livrer la marchandise (art. 15)							(✓)
8b	Le destinataire a le droit de refuser la marchandise et le transporteur demande des instructions à l'expéditeur lorsque le destinataire refuse la marchandise (art. 15)		✓	✓	✓	✓	✓	
9	Droit du transporteur à décharger la marchandise ou à la confier à un tiers lorsqu'aucune instruction n'a été reçue (art. 16)							(✓)
9a	Droit du transporteur de procéder à la vente de la marchandise (art. 16)							
9b	Perte totale de la marchandise (art. 17) parallèlement à l'étape 1e							✓
10	Stocker les données/enregistrer les étapes de l'établissement de la lettre de voiture électronique							(✓)
11	Indemnisation en cas de retard de livraison			✓	✓	✓	✓	✓
12	Preuve de livraison			✓	✓	✓	✓	✓
13	Preuve de l'acceptation de la marchandise (y compris réserves)			✓	✓	✓	✓	✓

**2. Utilisateurs de la lettre de voiture électronique autorisés à lire les données de la lettre de voiture électronique sur demande, à saisir des commentaires et à stocker les données si la loi l'exige**

51. Les utilisateurs du second groupe sont uniquement autorisés à lire, sur demande, les données d'une lettre de voiture électronique particulière dans l'exercice de leurs fonctions officielles et à saisir des commentaires dans un champ de texte précis créé à leur intention dans ladite lettre. Il s'agit des autorités publiques, en particulier des autorités douanières, de la police et des gardes-frontières, des tribunaux et d'autres entités concernées.

Observations relatives au paragraphe 51 que l'IRU et que ses associations membres (ABADA, BGL et LAA) ont formulé à la sixième session et qui ont recueilli l'adhésion de la République islamique d'Iran : les personnes dont il est question aux points A, B et C ci-après n'étant pas considérées comme des utilisateurs du système eCMR d'après la Convention et le Protocole additionnel, leur ajout pourrait supposer de devoir apporter des modifications aux dispositions juridiques.

La FIATA, l'Association slovène de logistique et la BIFA, qui représentent une partie du secteur privé, ainsi que les autorités suédoises ont dit qu'elles ne souscrivaient pas aux observations formulées par l'IRU, ses associations membres et les autorités iraniennes.

**A. Autorités douanières**

52. Les autorités douanières sont considérées comme l'un des utilisateurs du futur système eCMR. Pour des raisons différentes selon la région géographique, elles utilisent/vérifient les lettres de voiture CMR.

53. 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 de la Convention) 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.

54. Les autorités douanières devraient bénéficier d'un « accès lecture à la demande » pour les données de la lettre de voiture électronique, ce qui signifie que lorsqu'un camion arrive à leurs frontières ou à leurs bureaux de douane, le douanier devrait pouvoir « lire les données » si nécessaire ou avoir le droit de « saisir des commentaires » à un endroit bien défini de la lettre de voiture électronique, accessible uniquement par les douanes, indépendamment de la solution informatique (c'est-à-dire indépendamment de la technologie employée, de la situation géographique, de la culture d'entreprise, etc.). Cet espace électronique (champ) sera créé et seules les douanes auront le droit de l'utiliser et d'y saisir des commentaires. Les commentaires ne pourront pas être supprimés. Les commentaires devraient pouvoir être lus par toutes les parties concernées, y compris les représentants d'autres autorités douanières (énumérées dans l'ordre chronologique).

55. Toutefois, en cas de violation, les autorités douanières devraient avoir le droit de demander le stockage des données et devraient donc pouvoir conserver les données d'une lettre de voiture électronique particulière.

56. En outre, les autorités douanières devraient avoir la possibilité d'ajouter un cachet ou un sceau électronique. Les spécifications devraient tenir compte des besoins des autorités publiques et de leur droit de demander des données.

57. Enfin, certaines autorités douanières apprécieraient de recevoir des « données eCMR anticipées », c'est-à-dire de recevoir ces informations bien avant que les camions n'arrivent à leurs frontières, par exemple au moment où une lettre de voiture électronique est établie et finalisée en ligne. Cette façon de procéder comporte plusieurs avantages, mais aussi des difficultés à surmonter.

58. Les avantages potentiels sont les suivants :

a) Les autorités douanières qui reçoivent ces données pourraient effectuer une analyse de risque pour le camion et la marchandise qu'il transporte bien avant qu'il n'arrive à leurs frontières, ce qui permettrait d'améliorer le fonctionnement des voies vertes, de réduire les files d'attente aux frontières et d'accroître l'efficacité des opérations frontalières ;

b) Pour le secteur du transport routier, cette possibilité entraînerait une réduction du temps d'attente aux frontières, une meilleure gestion du transport et, donc, un meilleur service à la clientèle et le raccourcissement des délais de livraison.

59. Les difficultés potentielles sont les suivantes :

a) Les solutions informatiques qui permettent d'établir les lettres de voiture électroniques devraient permettre aux utilisateurs de définir l'itinéraire exact qui sera suivi par le transporteur, étant entendu que, pour diverses raisons, cet itinéraire peut changer en cours de route et que le conducteur peut être amené à modifier les données ;

b) Pour que les autorités douanières puissent recevoir ces données à l'avance, elles doivent pouvoir se connecter aux solutions informatiques – or il en existe des centaines – ce qui implique des coûts d'exécution particulièrement élevés ;

c) La réception anticipée de données sur la marchandise/la lettre de voiture électronique peut ne pas être autorisée par toutes les parties contractantes à la Convention CMR/au Protocole additionnel à la Convention CMR. Par conséquent, si cette pratique est applicable et acceptée, elle ne concernera que les parties contractantes autorisées à recevoir de manière anticipée des données sur la marchandise, étant entendu que les autres parties contractantes, pour lesquelles cette pratique n'est pas autorisée, acceptent qu'elle soit appliquée.

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour les autorités douanières</i>	<i>Lire/recevoir les données d'une lettre de voiture électronique sur demande spéciale</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
1	(Fournir des données CMR anticipées si les autorités douanières compétentes le demandent)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)
2	Contrôler les camions aux frontières/gares intérieures et saisir des commentaires	✓	✓	✓		✓	✓
3	Ajouter un timbre/sceau électronique	✓		✓		✓	✓
4	Signaler une violation	✓	✓		✓	✓	✓

## B. Police/unités chargées de contrôler les transports

60. Dans toutes les régions, la police des transports ou **les unités chargées de contrôler les transports** arrêtent les camions et les inspectent, en vérifiant principalement leur lettre de voiture. Ces contrôles quotidiens ont également lieu pour d'autres raisons. Sur le territoire de l'Union européenne, ils ont pour objet de garantir l'application des règlements en matière de cabotage, tandis que dans d'autres régions, ils sont effectués à des fins de sécurité, de contrôle des camions en surpoids, ainsi que de vérification des temps de travail et de repos des chauffeurs et de l'état technique des véhicules. Les agents de police devraient être 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.

61. Le cas de la police – y compris les gardes-frontières – est assez particulier et pourrait nécessiter une analyse plus détaillée et spécialisée afin de s’assurer que les exigences relatives aux agents de la police des transports et des unités de contrôle des transports et à leur équipement technique sont respectées. D’une manière générale, des difficultés sont rencontrées pour respecter les exigences suivantes (celles-ci peuvent s’ajouter aux prescriptions nationales) :

a) Fourniture de dispositifs mobiles aux agents de police et mise au point d’applications spécialisées leur permettant de recevoir et lire les données. La décision doit être prise au niveau national ;

b) Élaboration de spécifications techniques relatives aux dispositifs mobiles, à des fins d’harmonisation et de compatibilité avec les systèmes internationaux ;

c) Interconnexion de ces dispositifs/applications avec les différentes solutions informatiques (qui devraient se chiffrer en centaines), ce qui implique beaucoup d’efforts, des coûts élevés et des incertitudes concernant la manière de réaliser ces interconnexions à l’échelle internationale.

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour la police des transports</i>	<i>Lire les données d’une lettre de voiture électronique sur demande spéciale</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/ imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l’expéditeur/ au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
1	Contrôler les camions sur les routes et saisir des commentaires (dispositifs mobiles)	✓	✓	✓		✓	✓
2	Ajouter un timbre/sceau électronique	✓		✓		✓	✓
3	Signaler une violation	✓	✓		✓	✓	✓
4	Fournir des données CMR anticipées si les services compétents de la police ou des autorités chargées des transports le demandent. Cela est en tout état de cause facultatif	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)

### C. Tribunaux et autres entités

62. Les tribunaux et autorités compétentes sont un autre exemple. Une demande pourrait être adressée directement à l’entreprise qui a produit les données ou – si cela a été convenu – uniquement à l’organisme national qui conserve les données en toute sécurité pendant une période de temps déterminée avant une enquête.

63. Les difficultés concernant les tribunaux sont les suivantes :

a) Les tribunaux ont besoin d’un accès immédiat aux données et il doit leur être garanti que les données communiquées sont les données originales (inaltérabilité des messages) ;

b) Actuellement, la durée pendant laquelle les lettres de voiture sur papier doivent être conservées varie. Dans le cadre d’un système électronique, un calendrier harmonisé dont la durée se situerait probablement aux alentours de dix ans devrait être établi ;

c) Comment veiller à ce que les tribunaux puissent accéder sans délai aux données d’origine ? En adressant une demande aux autorités publiques du lieu où la solution informatique est hébergée ? En s’adressant directement aux responsables de la solution informatique privée ? Il convient de noter que les tribunaux peuvent être situés dans des lieux

géographiques complètement différents de ceux où sont hébergées les solutions informatiques. La confiance et la reconnaissance mutuelle du système revêtent ici une importance capitale.

<i>Id.</i>	<i>Étapes de la procédure CMR électronique pour les tribunaux et autres autorités</i>	<i>Lire les données d'une lettre de voiture électronique sur demande spéciale</i>	<i>Saisir des commentaires</i>	<i>Joindre des documents</i>	<i>Stocker/imprimer les données</i>	<i>Adresser des notifications à l'expéditeur/au transporteur</i>	<i>Adresser des notifications au destinataire</i>
1	Dans le cadre d'un procès ou d'une enquête, demander l'accès aux données originales	✓	✓		✓	✓	✓
2	Dans le cadre d'un procès ou d'une enquête, demander l'accès aux données historiques (société de transport routier, etc.)	✓	✓		✓	✓	✓