



**CONSEIL DE DIRECTION**  
**85<sup>ème</sup> session**  
**Rome, 8 -10 mai 2006**

UNIDROIT 2006  
C.D. (85) 10  
Original: français  
Avril 2006

**Point n° 10 de l'ordre du jour: Les règles uniformes applicables aux transports**

(Note de M. Jacques Putzeys, membre du Conseil de direction *ad honorem*)

<i>Sommaire</i>	<i>Le document est une lettre de M. Jacques Putzeys, membre du Conseil de Direction ad honorem et représentant d'UNIDROIT auprès du Groupe de travail des transports routiers du Comité des transports intérieurs CEE ONU, concernant les travaux effectués et futurs sur l'élaboration d'un Protocole à la CMR concernant l'utilisation des lettres de voiture électroniques</i>
<i>Action demandée</i>	<i>Examiné le projet de Protocole qui figure en Annexe au présent document en vue de prendre position</i>
<i>Documents connexes</i>	<i>Aucun</i>

**PRINCIPAUX PARAMETRES DE DISCUSSION PROPOSES PAR LE SECRETARIAT**

<b>Priorité</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	élevée	moyenne	basse	à déterminer

**I. Plan stratégique**

Oui, Objectif stratégique No.1

**II. Programme de travail 2006-2008**

Non

<b>Implications en personnel</b>	Jusqu'à présent, assistance occasionnelle limitée d'un Chargé de recherches.
<b>Implications Budgétaires</b>	Aucune

**Recommandations/  
Conseil demandé/  
Décisions à  
prendre/  
Alternatives?**

1. A sa 84<sup>ème</sup> session, le Conseil de Direction a été informé des discussions en cours au sein du CEE ONU, du travail de M. Putzeys au nom du Conseil ainsi que des documents soumis et de la position avancée lors des négociations dans ladite enceinte. Entre-temps, M. Putzeys et M. Angleo Estrella Faria du Secrétariat de la CNUDCI se sont mis d'accord sur une proposition rapportée dans la lettre envoyée au Conseil en date du 15 mars 2006 (Annexe 1).

2. *Le Secrétariat invite le Conseil à confirmer le mandat donné à M. Putzeys et à appuyer sa proposition, ou à changer sa position à cet égard.*

## ANNEXE I

Monsieur le Président,  
Monsieur le Secrétaire général

Bruxelles, 15 mars 2006

Monsieur le Président,

Monsieur le Secrétaire général.

Projet de protocole additionnel à la CMR.

Au cours de sa 78<sup>ème</sup> session (point 7), tenue à Rome du 12 au 16 avril 1999, le Conseil de direction avait été saisi de l'opportunité d'élaborer, à la demande du Directeur général de la Division des Transports de la Commission économique pour l'Europe, un projet de Protocole additionnel à la CMR en vue de permettre le remplacement du support papier de la lettre de voiture (art. 4 et 5, CMR) par une communication électronique.

Le Conseil de Direction a accepté cette mission et en a chargé le soussigné.

A ce moment, j'avais déjà, en qualité de président de la *Commission des affaires juridiques* de l'IRU (*Union internationale des transports routiers*), participé depuis 1990 à de nombreux travaux relatifs à la télétransmission de données dans le cadre de l'exécution des contrats de transports de marchandises, en particulier les contrats de transport soumis à la CMR. Les conclusions de ces travaux étaient fondées sur une analyse exhaustive des réglementations et des études en la matière dans les "pays CMR" et des règles applicables dans les autres modes de transport. Des modèles d'accords d'échange de données informatisées entre partenaires commerciaux dans le cadre de ces transports ont été ensuite élaborés dès 1994.

Dès le 15 octobre 1997, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) du Comité des transports intérieurs (CEE.NU) avait étudié la possibilité d'élaborer un protocole additionnel (TRANS/SC.1/1997/7 et TRANS/SC.1/361,n°37). Il s'adressa pour ce faire plutôt à UNIDROIT qu'à la CNUDCI (session des 19-21 septembre 1998 – TRANS/SC.1.1/360, n° 40-41).

En octobre 1999 (session des 19-21 octobre 1999 – TRANS/SC.1/365, n° 57-59), j'ai fait rapport au SC.1 et ai mis à jour, au prix d'un travail de recherche considérable, la documentation.

Il en apparut que la méthode la plus adéquate était, non pas une révision de la CMR – révision impossible ainsi que le démontrait en 1986 notre regretté Malcolm Evans – mais la rédaction d'un protocole *additionnel* succinct fondé sur le principe de l'équivalence *fonctionnelle*: électronique, fax, GSM = papier.

Lors de la session des 17-18 octobre 2001 du SC.1, j'ai déposé un projet, soumis au Conseil de Direction<sup>1</sup> et approuvé par lui (TRANS/SC.1/2001/7), présentant trois variantes participant de la même optique: il s'agissait en fait d'une adoption textuelle des art. 1<sup>er</sup> de la CMNI (Budapest, 3 octobre 2000), art. 6 § 9 de la COTIF/CIM (Vilnius, 3 juin 1999), et art. 4.2 de la Conv. Montréal (Montréal, 28 mai 1999), c'est-à-dire des textes déjà adoptés par la communauté internationale. C'était pour le Conseil de Direction un gage de l'acceptation de pareille formule par les Parties contractantes de la CMR et la perspective d'une adoption rapide. Il ne fallait pas que le droit soit trop en retard par rapport à une pratique internationale largement répandue.

La délégation allemande au SC.1 fit des objections et présenta un contre-projet beaucoup plus ample en ce qu'il comportait des règles spécifiques d'application aux communications électroniques et en particulier à la signature.

Le SC.1 décida donc une enquête. Les conclusions de celle-ci furent largement en faveur du projet UNIDROIT.

Nonobstant quoi, devant tenir compte des objections maintenues de la délégation allemande, appuyée partiellement par d'autres, j'ai dû me résoudre à proposer un nouveau projet, comportant des clauses plus générales et, à mon sens, superflues et dangereuses. Il me paraît en effet dangereux de vouloir, à l'occasion d'un protocole *additionnel* destiné à *permettre légalement* l'utilisation d'une lettre de voiture électronique, créer des règles impératives se substituant, soit à la pratique (lois types<sup>2</sup>, contrats types, conditions générales, accords entre entreprises, ...), soit à des réglementations nationales ou communautaires<sup>3</sup>, abondantes et toujours en voie de mutation. Il serait inadmissible d'enfermer **le seul transport routier** dans un carcan législatif que ne connaîtront pas les autres modes de transport, ni en Europe, ni ailleurs dans le monde.

En 2005, la session du SC.1 se déroula dans la confusion (voir ma lettre du 20 octobre 2005). Il fut "décidé" de créer un comité de rédaction que le Secrétariat devait composer... et qu'il ne créa pas, laissant le soin au soussigné de se mettre d'accord avec M. Estrella Faria (CNUDCI). C'est qu'entre-temps, la CNUDCI s'était manifesté. La *Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux*<sup>4</sup> était terminée et la CNUDCI pouvait faire état d'une expérience en la matière (sauf pour les lettres de voiture !). Un contre-projet avait été avancé par cet organisme, projet qui était pour moi et pour les parties concernées par le contrat de transport, totalement inacceptable. Néanmoins, il y avait lieu de composer avec l'espoir de fléchir l'attitude de l'Allemagne.

Grâce à l'amabilité et à la compréhension de M. Estrella Faria, nous avons pu rapidement nous mettre d'accord sur le texte de Protocole et la note en annexes. Nous rencontrons ainsi la décision du SC.1: "*ne pas toucher au fond; ne revoir que la rédaction*".

Ce projet, signé par M. Estrella Faria et moi-même a donc été soumis le 14 mars 2006 au SC.1 qui devra en délibérer à Genève au mois d'octobre 2006<sup>5</sup>. Nous y avons ajouté un projet inspiré par la Convention de Montréal 1999 auquel les opérateurs du transport routier s'attachent, à mon avis *personnel*, à juste titre. Il a été prévu avec le Secrétariat de la Division des transports intérieurs que le SC.1 se prononcerait, au cours d'un premier vote, sur le choix du projet: court

---

<sup>1</sup> CD. 79/9 – CD. 80/11 – CD. 81/9 – voir les interventions de MM. Loewe, Goode et Elmer.

<sup>2</sup> Notamment celles de la CNUDCI sur le commerce électronique 1996 et sur les signatures électroniques 2001. Voir aussi: GABRIEL, H.D., *The New United States Uniform Electronic Transactions Act (...)*, Rev.dr.unif., 2000-4, 651-664.

<sup>3</sup> Directive 1999/93 sur la signature électronique. Voir: SANCHEZ FELIPE, J.M., *La réglementation du commerce électronique dans l'Union européenne*, Rev.dr.unif., 200-4, 665-682.

<sup>4</sup> 23 novembre 2005: A noter cependant que les communications électroniques en rapport avec les "lettres de transport" sont **expressément exclues** de l'application de cette Convention (art. 2.2 – A/60/515) !

<sup>5</sup> Documents transmis le 14 mars 2006 également au Secrétaire général.

ou long. M. Estrella Faria et moi-même fournir(i)ons les explications demandées de manière objective. Il y a lieu de croire que le SC.1 choisira le projet conjoint. Alors interviendra un second vote, sur le contenu. Il n'est pas dit que la délégation allemande ne présentera pas des amendements substantiels. Quant aux opérateurs du transport, que nous n'avons pas voulu inviter pour la rédaction afin de garder une stricte neutralité, mais dont nous reproduisons le projet, ils s'opposeront au choix et iront sans doute jusqu'à prôner l'abandon pur et simple des projets. Il est vrai que ces opérateurs se sont parfaitement adaptés la situation "sans droit" (la CMR n'impose pas l'utilisation du papier et n'interdit nullement les communications électroniques à condition qu'il y ait une fonctionnalité équivalente – sic: Elmer, C.D. (80)21, point n°11, p.21 et les travaux du 5<sup>ème</sup> symposium de l'IRU: "*Droit des transports à l'ère électronique*" - Lisbonne, 1 oct. 2004). Tous ces opérateurs sont équipés, même à bord des véhicules, des derniers perfectionnements électroniques mis à jour (par exemple: le chronotachygraphe numérique).

Ce qui ne devait prendre que deux ans au grand maximum, dure depuis **sept** ans et a entraîné, à ma charge exclusivement, des frais considérables puisque UNIDROIT n'avait pas les moyens d'y faire face.

Les observations suivantes s'imposent de ma part et je les soumets à la délibération du Conseil:

D'abord les incohérences du Conseil:

Au cours de sa 83<sup>ème</sup> session (2004), "le Conseil de direction a adopté à l'unanimité la nouvelle édition des *Principes d'UNIDROIT relatifs aux contrats du commerce international*" (Rev.dr.unif., 2004-1, 99). On y lit cette formule lapidaire et suffisante – selon le Conseil lui-même:

*"Article 1.11 – Définitions:*

o *le terme "écrit" s'entend de tout mode de communication qui permet de conserver l'information qui y est contenue et qui est de nature à laisser une trace matérielle."*

On note que les *Principes européens* sont aussi concis:

*" Art. 7:301: Meaning of Terms ...*

*(6) "Written" statements include communication made by telegram, telex, telefax and electronic mail, and other means of communication capable of providing a readable record of the statement on both sides".<sup>6</sup>*

La *Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles*, à laquelle le Conseil de Direction a consacré une attention minutieuse et qui a recueilli l'accord de la communauté internationale, énonce expressément:

*"Article premier – Définitions:*

*Dans la présente Convention, à moins que le contexte ne s'y oppose, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:...*

*nn) "écrit" désigne une information (y compris communiquée par télétransmission) qui se présente sur un support matériel ou sous une autre forme de support, qui peut être reproduite ultérieurement sur un support matériel, ce support indiquant par un moyen raisonnable l'approbation de l'information par une personne."*

Il est utile de relever, surtout pour les membres du Conseil de Direction qui n'ont pas participé aux travaux préparatoires, ce qu'en écrit Sir Roy:

*" 41 . "écrit" - est défini de façon large afin de couvrir non seulement les documents et les actes mais aussi les informations électroniques ou toute forme de*

<sup>6</sup> Rev.dr.unif., 2004-2, 336.

*télétransmission. La télétransmission doit toutefois indiquer par des moyens raisonnables l'approbation de l'information par une personne et doit pouvoir être reproduite ultérieurement sur un support matériel".*<sup>7</sup>

Dans ces deux actes, sur lequel le Conseil de Direction a travaillé à longueur de sessions et de séances de travail, il n'y pas un mot de la manière dont les télétransmissions doivent être organisées ou sécurisées.

Ensuite, le droit uniforme le plus récent:

*L'AUCTRM – Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, qui constitue désormais le droit commun en Afrique centrale (la RDC vient d'y adhérer) et qui a été rédigé par Mme Lacasse sous les auspices de la CNUDCI (M. Ferrari) sur le modèle de la CMR, dispose en son article 2, litera c:*

*" " écrit": une suite de lettres, de caractères, de chiffres ou de tous autres signes ou symboles dotés d'une signification intelligible et mis sur papier ou sur un support faisant appel aux technologies de l'information."*

*" A moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, l'exigence d'un écrit est satisfaite quels que soient le support et les modalités de transmission, pour autant que l'intégrité, la stabilité et la pérennité de l'écrit soient assurées."*<sup>8</sup>

Heureuse Afrique qui peut faire appel à l'électronique sans autre formalité... et sans informatique !

Dans le projet de Convention de la CNUDCI "*sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]"*<sup>9</sup> - ex projet pour un transport multimodal, dont s'inspire le Projet commun qui vous est soumis, l'article 3 énonce:

*"Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles (...) doivent être écrits. Les communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec le consentement explicite ou implicite de la partie par laquelle elles sont faites et de la partie à laquelle elles sont destinées".*

Il y a surtout l'article 5: "*Utilisation et effet des communications électroniques.*

*Sous réserve des conditions énoncées dans la présente Convention:*

*a) Tout ce qui doit figurer dans un ou sur un document de transport conformément à la présente Convention peut être enregistré ou communiqué au moyen de communications électroniques utilisées en lieu et place du document de transport, pour autant que l'émission et l'utilisation ultérieure d'un enregistrement électronique concernant le transport se fassent avec l'accord explicite ou implicite de transporteur et du chargeur, et*

*b) L'émission, le contrôle ou le transfert d'un enregistrement électronique concernant le transport produit le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport. "*

Quant aux "Procédures d'utilisation" et de "Remplacement", elles ne concernent que les enregistrements et documents **négociables** (art. 6 et 7), ce qui peut alors se justifier.

Quant à la récente *Convention de Vienne sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux 2005*, le projet conjoint se garde bien d'y faire référence puisqu'elle ne s'applique pas, et pour cause, aux documents de transport.

<sup>7</sup> Sic: Rev.dr.unif. 2002-2, 441.

<sup>8</sup> Voir les commentaires de Mme Lacasse et du soussigné, E.T.L., 2003, 691.

<sup>9</sup> A/CN.9/WG.III/WP.56

AUCUNE convention ou aucun projet de convention en matière de transport ne comporte, même pas ceux de la CNUDCI, une quelconque règle pour l'utilisation d'une lettre de transport électronique NON négociable. Il faut le dire et le répéter.

Le projet initial (Montréal <sup>10</sup> ou une autre version) eût pu être adopté selon une procédure simplifiée, par ouverture à la signature. Le projet tel qu'amendé devra être soumis à une Conférence diplomatique qui siègera – voir l'expérience de la CNUDCI – pendant des années, pour déboucher sur un résultat incertain, voire nul. Il est donc fortement à craindre que le Protocole CMR suive le sort des conventions "mort-nées": CRTD 1990, TCM 1980, Règles de Hambourg 1992 (dont on ne veut pas !), Exploitants de terminaux 1991, pour ne pas citer toutes celles qui n'ont été adoptées que par quelques pays, à l'exception, il est vrai de la *Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises 1980*.

La discussion qui a eu lieu au sein du Conseil de Direction lors de sa 83<sup>ème</sup> session (n° 11) me laisse perplexe et, vous l'admettez, pose la question de la poursuite, en toute confiance, de ma mission. M. Bollweg m'attribue la paternité d'un projet **qui est celui du Conseil de direction**, dont je n'ai été que le porte-parole. M. Bollweg déclare qu'il remet en cause les décisions du Conseil. Il en est de même de M. Adensamer. Ceci crée l'insécurité sur le plan de la continuité des actions, puisque le Conseil conclut "*sans prendre position sur l'approche adoptée par l'ancien (sic) Conseil en 2003...*".

Ce que je ne puis admettre, Monsieur le Secrétaire général, c'est qu'invoquant le fait que "*les possibilités pour UNIDROIT de collaborer avec d'autres organisations et de suivre les travaux étaient limitées en raison du manque de ressources à disposition*", vous puissiez laisser croire – à tort et contre vos vœux, j'en suis persuadé – que le Conseil aurait en quelque sorte été obligé de faire confiance à "*mon jugement*", alors que le projet n'aurait pas fait l'objet d'"*une discussion approfondie*". Ce serait, si on l'entendait ainsi, faire peu de cas des opinions, certainement réfléchies et autorisées, de MM. Roland Loewe, Goode et Elmer (C.D. 79/9, 80/10, 81/9 et 82/7).

J'ai aussi lu et relu avec attention l'intervention de M. Elmer, appuyée par Mme Trahan, M. Widmer et le Président, mais cette "approche" devrait être précisée. Je n'en saisis pas la portée n'ayant pas participé aux débats. S'agit-il de prôner une "révision approfondie" du projet de protocole limité à la lettre de voiture électronique (à laquelle les travaux de la CNUDCI sont étrangers) ou de "mettre à jour la CMR", ce qui impliquerait une nouvelle convention dont personne ne veut ?

Prenant en compte la conclusion de ces débats, - dont je n'avais pas connaissance l'an dernier - je ne sais si je puis encore répondre favorablement à la demande "*de continuer, si possible, à représenter UNIDROIT au sein du Comité des transports intérieurs*".

Je vous saurais gré de soumettre le contenu de la présente au Conseil de Direction qui, siégeant à Rome au mois de mai pourra prendre les décisions qui s'imposent, notamment, s'il lui plaît, sur l'orientation à donner au projet qui est le sien par mon modeste intermédiaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire général, à l'expression de mon entier dévouement et à ma considération collégiale.

Prof. Jacques Putzeys

---

<sup>10</sup> À propos de la documentation (lettres de transport), voir MILDE, M., *Liability in international carriage by air – the new Montreal Convention (28 May 1999)*, in Rev.dr.unif., 1999-4, 835 – 861, à 852.

## ANNEXE II

Bruxelles - Vienne, 14 mars 2006

Groupe de travail des transports routiers - Comité des transports intérieurs

## PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CMR

Lors de sa 99<sup>ème</sup> session, le Groupe de travail des transports intérieurs «*TRANS/SC.1/377 du 28 novembre 2005*» «*a confié à un comité de rédaction le soin de finaliser le texte au plan rédactionnel sur la base des commentaires exprimés par écrit ou oralement pendant la session mais a demandé à ce que le fond n'en soit pas modifié*» (point 26).

En conséquence, les rapporteurs soussignés proposent au Comité le projet de Protocole additionnel à la CMR annexé.

Le représentant de l' I.R.U. ayant «*pour sa part, mis en avant le fait qu'il serait souhaitable de s'inspirer de la Convention de Montréal de 1999 concernant le transport aérien, ratifiée par 66 pays dont 29 sont Parties contractantes à la CMR, Convention qui contenait des dispositions très brèves sur ce point*», le texte présenté par l' I.R.U. est également annexé.

Eu égard aux très nombreux documents explicatifs distribués depuis 1999 en vue de la préparation de ce Protocole, les rapporteurs estiment qu'il est superflu de développer autrement que par les notes de bas de page les motifs du projet dans sa nouvelle rédaction.

Ils émettent toutefois le souhait que les membres du Comité leur fassent parvenir le plus tôt possible et de préférence individuellement et directement, leurs observations de sorte que le projet puisse être finalisé lors de la session d'octobre 2006. Ils les remercient pour leur collaboration.

José Angelo ESTRELLA FARIA  
*Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international, Vienne*

Jacques PUTZEYS  
*Institut international pour l'unification  
du droit privé, Rome*

Jacques PUTZEYS, avenue Van Beesen, 13, B- 1090 Bruxelles - fax: +32.2.426.04.98 -

Courriel: [jacques.putzeys@drt.ucl.ac.be](mailto:jacques.putzeys@drt.ucl.ac.be)

José Angelo ESTRELLA FARIA, *UNCITRAL*, Vienna International Center, Room E.417 -

P.O. Box 500 - A-1400 Vienna, Austria – fax: + 43.1.26060.5813

Courriel: [jose.estrella-faria@uncitral.org](mailto:jose.estrella-faria@uncitral.org)

## ANNEXE III

**PROTOCOLE ADDITIONNEL  
À LA  
CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE  
MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR) CONCERNANT  
LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE**

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), faite à Genève, en date du 19 mai 1956,

DESIREUSES de compléter ladite Convention afin de faciliter l'établissement de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

**Article premier**

Aux fins du présent Protocole,

"Convention" signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR);

"Communication électronique" désigne l'information enregistrée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens équivalents faisant que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement;<sup>11</sup>

"Lettre de voiture électronique" désigne une lettre de voiture dont les indications sont contenues dans un ou plusieurs messages émis au moyen d'une communication électronique par un transporteur ou toute partie habilitée en vue de l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, y compris les indications [*logiquement*<sup>12</sup>] associées à l'enregistrement électronique sous forme de données jointes, ou autrement liées à cet enregistrement au moment de son établissement ou ultérieurement, de manière à en faire partie intégrante;<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Nouvelle définition proposée afin d'élargir le champ d'application du Protocole pour permettre l'utilisation des moyens électroniques pour des communications autres que la lettre de voiture elle-même (voir Convention CMR, articles 8.3, 9.2, 12.1, 12.4, 12.5, 14.1, 15, 30.2) et pour exprimer l'ampleur des moyens techniques disponibles. La référence à l'accessibilité des l'information pour qu'elle puisse "être consultée ultérieurement" représente la condition d'équivalence fonctionnelle entre l'enregistrement électronique et les documents écrits traditionnels, tel que le prévoit l'article 6 de la Loi-type de la CNUDCI sur le commerce électronique et plusieurs lois nationales que s'y sont inspirées (voir, par exemple, l'article 16, §2° de la loi belge du 11 mars 2003 ("loi sur certains aspects juridiques des services de la société de l'information").

<sup>12</sup> A supprimer à la demande de l'IRU.

<sup>13</sup> Nouvelle définition proposée pour rendre clair que l'information qui est normalement enregistrée dans la lettre de voiture peut faire objet de plusieurs enregistrements électroniques distincts et qu'elle ne sera pas forcément entièrement contenue dans un seul fichier électronique.

“Signature électronique ” désigne une donnée sous forme électronique, qui est jointe ou liée logiquement à d'autres données électroniques et qui sert de méthode d'authentification.<sup>14</sup>

## Article 2

1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée aux articles 4 et 5 de la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, peuvent être établies par des communications électroniques.<sup>15</sup>

2. Pareille lettre sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée aux articles 4 et 5 de la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et déploiera les mêmes effets que cette dernière [*dès que le début d'une exigence ou d'une fonction requise par la Convention est réalisée même si les procédures utilisées diffèrent de celles mentionnées par la Convention.*<sup>16</sup>]

## Article 3

1. La lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties à l'exécution du contrat de transport moyennant un procédé fiable de signature électronique garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité de la signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsqu'elle

a) est liée uniquement au signataire;

b) permet d'identifier le signataire;

c) a été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif; et

d) est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable.<sup>17</sup>

2. La lettre de voiture électronique peut aussi être signée par tout autre procédé de signature électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique est établie.<sup>18</sup>

3. Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à tout ayant droit.

---

<sup>14</sup> Nouvelle définition reprise de l'article 2, paragraphe 2, de la Directive 1999/93/CE du Parlement Européen et du Conseil du 13 décembre 1999 sur un cadre communautaire pour les signatures électroniques (“directive sur les signatures électroniques”).

<sup>15</sup> Article élargi pour couvrir aussi d'autres communications pertinentes.

<sup>16</sup> A ajouter à la demande de l'IRU.

<sup>17</sup> Nouvelle disposition proposée pour répondre aux préoccupations de certains pays, tels que l'Allemagne et l'Autriche sur l'authentification des lettres de voiture électronique. Le texte s'inspire de l'article 2, paragraphe 2, de la Directive sur les signatures électroniques, tel qu'il a été incorporé au droit français par l'article 1er du Décret n° 2001-272 du 30 mars 2001 sur les signatures électroniques, pris par application du nouvel article 1316-4 du Code Civil français (“Lorsqu'elle est électronique, [*la signature*] consiste en l'usage d'un procédé fiable d'identification garantissant son lien avec l'acte auquel elle s'attache. La fiabilité de ce procédé est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique est créée, l'identité du signataire assurée et l'intégrité de l'acte garantie, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.”). Les mêmes critères de fiabilité sont aussi reproduits dans l'article 2, paragraphe 2° de la loi belge du 9 juillet 2001 (Loi fixant certaines règles relatives au cadre juridique pour les signatures électroniques et les services de certification).

<sup>18</sup> Disposition ajoutée en vue de maintenir le parallélisme avec l'art. 5.1 CMR, qui permet des moyens de signature autres que la signature manuscrite (signatures “imprimées” ou “timbres”).

#### Article 4

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée aux articles 4 et 5 de la Convention.<sup>19</sup>
2. Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive.<sup>20</sup> L'intégrité des indications s'apprécie en déterminant si celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.<sup>21</sup>
3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention,
  - a) en cours de route,
  - b) auprès des parties habilitées en vue de l'exécution du contrat de transport, sur place ou à distance, ou
  - c) auprès d'un tiers, sur place ou à distance, si ce tiers est chargé de l'enregistrement et du traitement électroniques de la lettre de voiture ou d'autres informations visées par le présent Protocole.
4. La procédure employée pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre la détection en tant que telle de tout complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la lettre de voiture électronique.<sup>22</sup>

#### Article 5

1. Les personnes intéressées faisant usage de la lettre de voiture visées par le présent Protocole conviennent des procédures et de leur mise en oeuvre pour se conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention, notamment en ce qui concerne:
  - a) la méthode pour établir et remettre cette lettre à la partie intéressée;
  - b) l'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité;
  - c) la façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire; et
  - d) la façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu.
2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans les données du contrat y visé et être aisément vérifiables.<sup>23</sup>

---

<sup>19</sup> Nouvelle disposition.

<sup>20</sup> Nouvelle disposition proposée pour répondre aux préoccupations de certains pays, tels que l'Allemagne et l'Autriche sur l'intégrité des lettres de voiture électroniques. Le texte s'inspire de l'article 8 de la Loi-type de la CNUDCI sur le commerce électronique. La notion d'intégrité apparaît dans la plupart des lois portant sur le commerce électronique, comme le nouvel article 1316 du Code Civil français ("L'écrit sous forme électronique est admis en preuve au même titre que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifiée la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité.").

<sup>21</sup> Nouvelle disposition proposée afin d'établir les conditions d'accessibilité aux communications électroniques dans le temps (voir article 3, paragraphe 1). Le texte s'inspire de l'article 10 de la Loi-type de la CNUDCI sur le commerce électronique.

<sup>22</sup> Nouvelle disposition proposée suivant les observations des Pays-Bas et de la Norvège, qui demandent que les modifications apparaissent clairement.

<sup>23</sup> Nouvelle disposition proposée pour établir un cadre minimum pour les accords des parties. Le texte s'inspire de l'article 6 du projet de Convention de la CNUDCI "sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]".

### Article 6

1. Le transporteur remet à l'expéditeur, à la demande de celui-ci, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à la lettre de voiture visée par le présent Protocole.

2. Les documents visés par l'article 6 paragraphe 2, lettre g et l'article 11 de la Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme d'enregistrement électronique des données, si ces documents existent sous cette forme, si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité<sup>24</sup> et si les conditions énumérées au paragraphe 1, lettre b et au paragraphe 2, lettre b du présent article sont remplies pour lesdits documents.

### DISPOSITIONS FINALES

[...]

---

<sup>24</sup> Phrase ajoutée suivant les observations des Pays-Bas et de la Norvège concernant l'intégrité des documents.

**ANNEXE IV**

Proposition de l'Union internationale des Transports routiers (IRU). Genève. 10 mars 2006

**PROTOCOLE ADDITIONNEL  
À LA  
CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE  
MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR)  
CONCERNANT  
LA LETTRE DE VOITURE CMR**

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), à Genève, en date du 19 mai 1956,

DESIREUSES de compléter ladite Convention afin de faciliter l'établissement de la lettre de voiture par tous les procédés pouvant être employés à cette fin,

SONT CONVENUES de ce qui suit

**Article premier**

Aux fins du présent Protocole,

"Convention" signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) en date du 19 mai 1956;

"Lettre de voiture CMR" désigne une lettre de voiture dont le contenu est déterminé par la Convention.

**Article 2**

1. Pour constater le contrat de marchandises par route, auquel la Convention s'applique, une lettre de transport CMR est émise selon les articles A 5 et 6 de la Convention.

2. L'emploi de tout autre moyen, constatant le contrat de transport et les indications relatives à son exécution, peut se substituer à l'émission de la lettre de voiture CMR sur un support papier. Si de tels moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens<sup>25</sup>.

[3. Une lettre de voiture CMR, se substituant à l'émission de la lettre de voiture CMR sur un support papier, sera considérée comme équivalente à celle-ci et, de ce fait, aura la même force probante et déploiera les mêmes effets que cette dernière dès qu'une exigence ou une fonction

---

<sup>25</sup> Cette clause a été rédigée d'après l'article 4 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien, signée à Montréal le 28 mai 1999 et acceptée par les 30 Parties contractantes (sur 46) à la Convention CMR suivantes: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Mongolie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie.

Il convient également de souligner que les dispositions de la Convention de Montréal sur la lettre de voiture sont très proches de celles de la CMR sur la même lettre.

requis par la Convention est réalisée, même si les procédures appliquées<sup>26</sup> pour y parvenir diffèrent de celles prévues par la Convention pour le support papier]<sup>27</sup>

### Article 3

Les documents visés par l'article 6 paragraphe 2, lettre g et l'article 11 de la Convention, sont fournis par l'expéditeur au transporteur dans la forme dans laquelle ils ont été conçus à l'origine<sup>28</sup>. Le transporteur peut refuser un document dont la lecture ou l'intégrité ne peut pas être garantie par les moyens dont il dispose à bord<sup>29</sup>.

## DISPOSITIONS FINALES

[...]

---

<sup>26</sup> La Convention CMR se réfère aux procédures manuelles telles que: "le transporteur remet", "le transporteur retient", "la lettre de voiture accompagne", les documents "sont déposés entre les mains du transporteur", etc. Des termes similaires figurent dans la Convention de Montréal. Même si les documents électroniques ne peuvent être "remis", mais transmis, ne peuvent être "retenus", mais conservés ne peuvent être "déposés", dans les mains du transporteur, mais lui être transmis, les Etats participant à la rédaction de la Convention de Montréal n'ont pas jugé nécessaires d'adapter la terminologie afin de la concilier, tant avec les procédures se référant au support papier qu'avec celles qui sont spécifiques pour les messages électroniques.

<sup>27</sup> Cette clause ne paraît pas indispensable et, c'est la raison pour laquelle, elle a été placée entre crochets. La Convention de Montréal, dont les dispositions sur la lettre de voiture sont très proches de celles de la Convention CMR sur la même lettre, ne contient pas une telle clause. L'IRU l'a insérée afin de répondre aux préoccupations de certains pays exprimées lors des réunions du SC1.

<sup>28</sup> Dans la pratique, l'expéditeur de la marchandise transmet au transporteur:

- les documents établis par lui-même,
- les documents officiels (certificat sanitaire, facture consulaire, certificat d'origine devant être confirmé par un consul du pays d'importation ou certificat d'origine établi par une chambre de commerce, certificat d'inspection avant l'expédition, certificat de qualité et autres),
- les documents privés établis par des tiers (par exemple, instructions du fabricant de la marchandise dangereuse ou périssable).

Si les documents conçus par l'expéditeur ou les instructions du fabricant peuvent être établis à l'origine sur un support informatique, les documents officiels délivrés surtout par les autorités publiques, doivent être remis par l'expéditeur au transporteur dans la forme dans laquelle ils ont été établis. S'ils ont été établis sur un support informatique, ils sont transmis sur ce support. S'ils ont été établis sur un support papier avec les signatures et tampons originaux (ce qui constitue encore une pratique dominante), l'expéditeur doit les transmettre tels quels (l'expéditeur ne peut pas, par exemple, les scanner et transférer par voie informatique au transporteur car ils ne seraient pas acceptés dans le pays de l'importation). L'article 3 tient compte des différentes situations possibles.

En outre, on retiendra que le champ d'application de la Convention CMR est limité au contrat de transport et, par conséquent, cette Convention ne peut pas s'immiscer dans les pratiques relevant d'autres instruments juridiques et, notamment, de la compétence du droit administratif national.

<sup>29</sup> Par précaution, le dernier alinéa de l'article 3 tient compte de l'incompatibilité éventuelle des programmes informatiques et des erreurs de transmission. Dans la pratique, le chargeur (qui ne doit pas nécessairement être l'expéditeur) ou un tiers, délivrant un document officiel ou privé, peut avoir un équipement informatique dont les programmes ne sont pas compatibles avec ceux dont dispose le transporteur.