



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/SC.1/2000/9  
31 août 2000

FRANÇAIS  
Original: FRANÇAIS et ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers  
(Quatre-vingt-quatorzième session, 14-16 novembre 2000,  
point 4 (e) (iii) de l'ordre du jour)

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

**Considération du développement d'un Protocole à la CMR**

Note présentée par le professeur Jacques Putzeys,  
membre du Conseil de direction d'Unidroit  
(Institut international pour l'unification du droit privé à Rome).

Invité par la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies (Genève) à « se prononcer sur les problèmes relatifs à l'échange de données informatisées dans le cadre de la Convention C.M.R. », le Conseil de direction a décidé, ayant promu la Convention C.M.R., qu'il souhaitait collaborer aux travaux. Le sussigné a été chargé de représenter UNIDROIT auprès de la Commission économique pour l'Europe.

Cette note tend à éclairer le groupe de travail sur l'opportunité d'entreprendre l'élaboration d'un protocole à la C.M.R. 1956 autorisant l'utilisation de données informatiques (E.D.I.) en lieu et place de la lettre de voiture - papier.

\* \* \*

## **I. LA LETTRE DE VOITURE C.M.R.**

1. Dans tous les modes de transport de marchandises, de très nombreux documents sont utilisés pour suivre la marchandise depuis sa prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison au destinataire.

Ces documents sont de natures diverses : fiscal, douanier, social, économique et commercial.

Des tentatives ont été faites en vue d'harmoniser la présentation de ces documents, à tout le moins de permettre l'utilisation uniforme des données contenues dans ces documents, sans devoir les répéter.

Le recours à l'informatique a facilité ce processus ; il est largement utilisé entre entreprises et entre elles et les administrations.

2. Parmi ces documents, un apparaît comme essentiel dans l'opération commerciale du transport : la lettre de transport, qui a pour fonction première d'attester de la prise en charge, c'est-à-dire de déterminer le moment juridique et ensuite physique, à partir duquel le transporteur (contractuel ou réel) assumera la responsabilité qui est spécifique à son office ; de la même façon, la lettre de transport attestera de la fin de cette période de responsabilité.

Dans certains modes de transport, la lettre de transport sert à d'autres fins, dérivées de la première. Ainsi, dans le transport maritime, le connaissement peut devenir un instrument de crédit entre les mains d'un « *tiers-porteur* » ; il en est de même dans le transport par voie navigable.

Dans le transport ferroviaire, la lettre de voiture C.I.M. est <sup>1/</sup> indispensable au rattachement à la convention COTIF. La négociabilité de la lettre de transport est autorisée dans le transport aérien (mais guère utilisée) ; elle a été refusée à la lettre de voiture routier C.M.R., expressément en 1956.

3. Dans le transport international <sup>2/</sup> de marchandises par route, soumis de plein droit à la Convention de Genève du 19 mai 1956, la lettre de voiture est un instrument de preuve du contrat de transport :

*« Article 4. Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture ».*

Cependant, alors qu'aux termes de l'article 41 C.M.R. :

*« (...) est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente convention.*

---

<sup>1/</sup> Dans la version 1980-1990 C.I.M. ; depuis le Protocole 1999, le contrat devient consensuel et cette fonction a disparu : voy. R.D.U., N.D., vol. IV, 1999, 3, p. 737, *sub.* 3,d).

<sup>2/</sup> Il en est de même dans tous les transports nationaux soumis au régime de la C.M.R. par une loi nationale.

*La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat »*,

l'article 4 C.M.R. ajoute :

*« L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la présente convention ».*

Une première constatation s'impose : la lettre de voiture, telle que décrite à l'article 6 et dont l'utilisation est prescrite par les articles 5 et suivants, et qui est censée faire « *foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrats et la réception de la marchandise par le transporteur* » (art.9.1), n'est pas le seul instrument de preuve imposé par la C.M.R..

4. Rappelons toutefois que la C.M.R. impose, lorsqu'il y a une lettre de voiture :

a/ qu'elle soit établie en trois exemplaires originaux, signés par l'expéditeur et le transporteur (article 5.1.) ;

b/ que « *le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur* » (article 5.1.) ;

c/ que la lettre de voiture doit contenir des indications précises (article 6), dont l'expéditeur répond (article 7) ;

d/ que c'est sur la lettre de voiture et uniquement sur elle que, selon une jurisprudence générale, les « *réserves* » tant du transporteur que de l'expéditeur ou du destinataire, doivent être portées (articles 8, 9, 30) ;

e/ qu'en « *l'absence de réserves motivés* » sur la lettre de voiture, le transporteur est présumé responsable des avaries (article 9) ;

f/ que la possession de la lettre de voiture, encore qu'elle ne soit pas un titre de propriété, a des conséquences sur le droit de disposition (article 12).

5. A propos des signatures, tant de l'expéditeur que du transporteur, la C.M.R. dispose (article 5.1.) qu'elles peuvent « *être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet* ».

La question est de savoir si, en citant l'impression et le timbre, les auteurs de la C.M.R. ont exclu d'autres modes d'expression de la volonté, modes inconnus en 1956.

## **II. LA MESSAGERIE ELECTRONIQUE**

6. Depuis la signature de la C.M.R. en 1956, les modes d'échange d'informations ont évolué, en particulier par la voie de la messagerie électronique ou encore l'échange de données informatisé (E.D.I.).

Ce procédé consiste en l'échange d'informations sans recours au support papier (à tout le moins, au premier degré, puisque ces informations sont généralement transcrites ensuite sur papier, dont les ordinateurs sont de gros consommateurs).

La nécessité du recours à l'E.D.I. se fait sentir dans tous les modes de transport dès lors que l'on constate que les marchandises sont souvent délivrées avant que les documents (surtout s'il s'agit de connaissements) n'arrivent chez le destinataire.

Le stockage des données dans la mémoire des ordinateurs et les échanges d'ordinateur à ordinateur, évitent la retranscription de ces informations, ce qui épargne le temps et réduit en majeure partie les erreurs.

7. Le recours à ce procédé n'est pas sans écueils. Le support-papier est relativement sûr (encore que l'on connaisse de nombreuses fraudes dues aux facilités de reproduction et donc de découpage) ; il est palpable et susceptible de rétention ; une fois écrit, il devient difficile d'en modifier le contenu.

Aussi est-il indispensable que, dans les relations juridiques, les meilleures conditions de protection et de sécurité des données soient offertes aux opérateurs :

- inaltérabilité du message, sans accord des parties, mais aussi mutabilité s'il y a accord ;
- compréhension et acceptation par le destinataire du message ;
- identification des parties et sécurité de l'authentification de leur signature.

Evidemment, l'E.D.I. suppose l'utilisation d'un matériel adéquat. Il ne pourra jamais être que supplétif.

8. Il ne fait aucun doute que les opérateurs dans les différents modes de transport sont demandeurs d'une réglementation dans la matière.

Il n'est pas possible de décrire ici de manière tant soit peu complète, les initiatives que cette démarche a suscitées. On ne citera que quelques exemples.

a/ La C.N.U.D.C.I. a élaboré, en juin 1996, une loi-type sur le commerce électronique<sup>3/</sup>.

Nous ignorons le nombre d'Etats ayant signé cette loi-type et quels Etats auraient pu la traduire en termes de loi nationale.

Cette loi-type est particulièrement élaborée et pourrait, selon sa deuxième partie, s'appliquer « à tout acte relatif à un contrat de transport de marchandises ou entrepris en exécution d'un tel contrat » (article 16). Aussi, « lorsque la loi exige qu'un acte visé à l'article

---

<sup>3/</sup> Voy. R.D.U., NS – vol. I, 1996-4, pp. 717-731.

16, soit exécuté par écrit ou au moyen d'un document papier, cette exigence est satisfaite si l'acte est exécuté au moyen d'un ou de plusieurs messages de données » (article 17).

Le Groupe de travail C.E.E./O.N.U. a, lors de sa 92<sup>ème</sup> session <sup>4/</sup> considéré ce qui suit :

« (iii) Consideration of revision or a Protocol to the C.M.R.

40. *Recalling its request to the secretariat at its ninety-first session, the Working Party was informed that the secretariat had contacted the Legal Rapporteurs Group of the Centre for Facilitation Practices and Procedures for Administration, Commerce and Transport (CEFACT), regarding the integration of electronic data interchange (E.D.I.) into the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (C.M.R.). The Legal Rapporteurs Group had recommended the drawing up of a Protocol to the C.M.R. rather than a revision and suggested that the draft Model Trade Law developed by the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) might provide some of the elements required in such a Protocol.*

41. *The Working Party agreed that a protocol to the C.M.R. to incorporate E.D.I was a complex issue that would require further analysis by experts on E.D.I., transport and private law, and asked the secretariat to contact UNIDROIT, based in Rome, for their views on the matter. The Working Party would take up this issue again at its next session”.*

Il faut relever que le Groupe de travail voudrait intégrer cette adaptation de la C.M.R. dans un grand mouvement législatif concernant toutes les conventions susceptibles d'utiliser le procédé E.D.I.

b/ La Chambre de commerce internationale a aussi mis au point des « Règles de conduite uniformes pour l'échange de données commerciales par télétransmission » <sup>5/</sup>, mais si celles-ci constituent une bonne base de travail pour l'élaboration d'un « Accord de communication », elles ne constituent pas un cadre juridique complet.

c/ La Conférence de La Haye de droit international privé a organisé, en septembre 1999, une « table ronde sur les questions de compétence juridictionnelle et de la loi applicable posées par le commerce électronique et les opérations commerciales effectuées par l'intermédiaire d'Internet » <sup>6/</sup>.

On relève que la Table ronde a recommandé que l'on ait recours aux principes de « l'équivalent fonctionnel » plutôt que de « créer de nouvelles normes spécifiques pour le commerce électronique ».

---

<sup>4/</sup> 19 – 21 octobre 1998, TRANS/SC.1/363, 4 décembre 1998.

<sup>5/</sup> Règles ECI - UNCID – règles de conduites uniformes pour l'échange de données commerciales par télétransmission, Paris, C.C.I., n° 452, 1988.

<sup>6/</sup> R.D.U., NS, vol. IV, 1999-3, pp. 687-693.

d/ Dans le domaine maritime, la solution aux problèmes posés était d'autant plus difficile à trouver que le connaissement est un titre représentatif de la marchandise et que le porteur du connaissement est juridiquement en possession de cette marchandise. Le transfert et l'endossement du connaissement créaient un problème auquel le Comité maritime international s'est attelé depuis longtemps <sup>7/</sup>, notamment à l'occasion de la Conférence du centenaire du C.M.I. à Anvers en 1997 <sup>8/</sup>.

e/ Dans le transport ferroviaire, le Protocole 1999 de la C.I.M. permet le remplacement de la signature de la lettre de voiture par « *toute autre manière appropriée* » sans réserve « *quant à l'admissibilité conformément au droit national* » <sup>9/</sup>.

*« La possibilité d'établir la lettre de voiture, y compris son duplicata, sous forme d'enregistrement électronique des données est prévue expressément. Une telle disposition n'existe pas dans la C.M.R. Cette nouvelle disposition des R.D.U. C.I.M. est basée sur l'idée d'une équivalence fonctionnelle. Le principe des mêmes effets juridiques vaut pour toutes les fonctions de la lettre de voiture bien que le problème de la force probante ait été mis en exergue en tant qu'exemple puisque c'est dans ce domaine que les plus grandes difficultés surgissent dans certains droits nationaux ».*

Le texte retenu lors de l'Assemblée générale tenue à Vilnius le 15 novembre 1998 est le suivant :

*« Article 6 – Contrat de transport.*

*§ 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données, doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données. »*

f/ Dans le domaine aérien, la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, prévoit en son article 4, Marchandises :

*« 1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.*

*2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens. »*

---

<sup>7/</sup> C.M.I. Yearbook, 1997, partie II, p. 211, sous la signature de Monsieur RAMBERG.

<sup>8/</sup> Voy. C.M.I. Yearbook, 1997, Antwerp II, Documents of the Centenary Conference et E.T.L., Anvers, 1997, pp. 643 et sv.

<sup>9/</sup> Voy. G. MUTZ, Evolution du droit du transport international terrestre : une comparaison des R.D.U. C.I.M. et de LA C.M.R., R.D.U., NS, vol. III, 1998, 2/3, p. 620, n° 23.

g/ Dans le domaine de la navigation intérieure (fluviale et lacustre), un projet de Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure – CMNI <sup>10/</sup> a été établi par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU le 1<sup>er</sup> juillet 1999. Le texte de ce projet sera soumis prochainement à une Conférence diplomatique. On y lit :

*« Article 1 – Définitions.*

*Au sens de la présente Convention (...)*

8. *l'expression « par écrit », à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris, mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange électronique de données (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence ».*

9. La question de l'authentification de la signature électronique n'est pas examinée ici. Jusqu'à présent, elle ressortit des législations nationales<sup>11/</sup> ou communautaires<sup>12/</sup>.

### III. Conclusions provisoires

10. Une première analyse permet de dire qu'il n'existe pas de difficultés juridiques majeures nées du rattachement des modes de preuve liés à la lettre de voiture CMR – papier, en cas d'acceptation de l'EDI et de la lettre de voiture « électronique ». Cette réponse est fondée sur une interprétation téléologique de la CMR (« équivalence fonctionnelle »), que la jurisprudence dans certains pays est cependant susceptible de mettre à mal.

La même constatation peut être faite à propos des autres modes de transmission, tels que la télécopie, le télégramme et le télex. Certaines législations nationales dans la matière des preuves y ont incorporé ces instruments.

La sécurité juridique exige par conséquent que les possibilités analysées soit fondée légalement par la voie d'un droit positif uniforme.

14. Il est actuellement admis unanimement que seul un protocole additionnel serait l'instrument adéquat. Un protocole modificatif entraînerait des difficultés graves eu égard au système de rattachement propre à la CMR (lieu de prise en charge **ou** lieu prévu pour la livraison). Un protocole additionnel pourrait modaliser ce critère de rattachement, par exemple, en ne s'appliquant que lorsque les parties au contrat de transport ont conclu un accord de communication.

---

<sup>10/</sup> CMNI/CONF (99) 2 - ECE/TRANS/CMNI/CONF/2 - 1<sup>er</sup> juillet 1999

<sup>11/</sup> On consultera parmi d'autres : Sénat (France), Les documents de travail du Sénat, LC 67, décembre 1999 : « La signature électronique ».

<sup>12/</sup> Directive 1999/93/CE du Parlement européen, et du Conseil du 13 décembre 1999 sur un cadre communautaire pour les signatures électroniques.

15. A l'instar des conventions existantes (Protocole CIM 1999, Convention de Montréal et projet de CMNI), le Protocole CMR devrait être limité à l'objet analysé et ne comporter que la disposition permettant l'équivalence fonctionnelle de l'EDI ( éventuellement des autres modes transmission) avec la lettre de voiture-papier.

16. Si l'on considère la situation actuelle dans les entreprises de transport routier de marchandises ressortissant du régime CMR, on constate que la pratique de l'EDI est déjà largement utilisée. Il y a donc urgence à combler le vide juridique.

---