



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers**Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR****Cinquième session**

Genève, 3-5 avril 2023

**Rapport de la cinquième session du Groupe d'experts
de la mise en œuvre de l'eCMR****I. Participation**

1. Le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22) a tenu sa cinquième session du 3 au 5 avril 2023, sous la présidence d'Annija Novikova (Lettonie).
2. Des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après ont participé à la session : Allemagne, Lettonie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Türkiye et Ukraine.
3. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), la Jordanie, État non membre de la CEE, et les organisations intergouvernementales suivantes ont également participé à la session : Association des transporteurs routiers internationaux d'Azerbaïdjan (ABADA), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) et Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/9).

III. Rapport de la quatrième session (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe d'experts a pris note du rapport de sa quatrième session, tel qu'approuvé le 13 février 2023 (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/8), dans lequel figure une liste des décisions qu'il adoptées le 27 janvier 2023.



IV. Programme de travail (point 3 de l'ordre du jour)

A. Concepts et processus proposés pour le futur système eCMR

6. Le Groupe d'experts a examiné les documents ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3 et ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4, a formulé des observations et a demandé au secrétariat de les réviser en tenant compte de ses débats. Pour aider le secrétariat, les participants ont été invités à envoyer leurs observations concernant les documents et leurs suggestions de modification avant la date limite de soumission pour la session suivante. Ces concepts et processus, une fois approuvés, formeront le socle de l'architecture de haut niveau du futur système eCMR.

7. L'IRU a communiqué les observations de l'Association des transporteurs routiers internationaux d'Ouzbékistan (AIRCRUZ), de l'Association turkmène des transporteurs routiers internationaux (THADA) et de l'Association des transporteurs routiers de Lettonie (LATVIJAS AUTO) concernant les documents (voir l'Annexe).

8. La Présidente du Groupe a déclaré que ces observations étaient probablement dues au fait que les organisations qui les présentaient ne participaient pas régulièrement aux sessions du groupe. Elle a estimé que le secrétariat devait peut-être organiser un atelier technique afin de les informer correctement de la portée et des objectifs du Groupe, ainsi que des difficultés entraînées par la mise en œuvre de l'eCMR. Le secrétariat a déclaré partager entièrement l'avis de la Présidente et a décidé de prendre contact avec les organisations afin de préparer un atelier technique dès que possible.

B. Pratiques douanières concernant l'utilisation des lettres de voiture

9. À sa quatrième session, le Groupe d'experts a décidé de continuer à étoffer le document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.1, portant sur les utilisations faites de la lettre de voiture papier par les autorités douanières dans différentes régions.

10. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.2 qui contient des renseignements sur le cabotage fournis pendant la troisième session par la police danoise, ainsi que les résultats de l'enquête sur l'utilisation des lettres de voiture par les autorités douanières présentés à la dernière session (document informel n° 1/Rev.1). Le document a été bien accueilli par les experts du Groupe, qui ont pris note du fait que les autorités nationales, en particulier les autorités douanières et la police, utilisaient très largement la lettre de voiture papier à l'heure actuelle, dans différentes régions et à différentes fins.

C. Bonnes pratiques inspirées d'autres initiatives de dématérialisation

11. Le Groupe d'experts a suivi avec intérêt les exposés du PNUE sur les permis électroniques CITES et de l'OTIF sur l'eCIM.

12. La Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction de 1973 (CITES) régit le commerce international des spécimens d'espèces de faune et de flore énumérés dans ses annexes, grâce à la mise en place d'un système de permis et de certificats. Les permis garantissent la légalité, la durabilité et la traçabilité des échanges commerciaux. Le système est appliqué en quatre étapes : permis électronique, contrôle électronique, rapport électronique et échange électronique. À l'heure actuelle, quatorze Parties contractantes au total utilisent le système eCITES sous une forme ou sous une autre et plus de 40 pays prévoient de l'utiliser. Le représentant de la CITES a expliqué que le Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA) de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) avait mis au point une solution standard pour les redevances. Les Parties contractantes peuvent décider d'utiliser cette solution ou de développer leur propre solution.

13. Le représentant de l'OTIF a présenté son organisation ainsi que la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires de 1999 (COTIF). Il a également fourni des informations sur les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM) et leur champ d'application et sur la situation actuelle de la lettre de voiture électronique pour les contrats de transport ferroviaire, qui révèle une grande disparité dans l'utilisation des documents de transport électroniques dans le transport ferroviaire national et international. Par conséquent, l'OTIF a organisé une réunion le 19 avril 2023 dans l'objectif de déterminer si les RU CIM fournissaient un cadre juridique complet, facilement applicable et uniforme pour le transport dématérialisé, ou si elles devaient être révisées.

V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)

14. Aucune autre question n'a été abordée.

VI. Adoption de la liste des décisions (point 5 de l'ordre du jour)

15. Le Groupe d'experts a adopté une liste des décisions prises au cours de la session (sur la base des paragraphes 4, 5, 6, 10 et 11).

VII. Date de la prochaine session (point 6 de l'ordre du jour)

16. La prochaine (dernière) session du Groupe d'experts devrait se tenir du 5 au 7 juillet 2023. La date limite de soumission des documents officiels a été fixée au 26 avril 2023.

Annexe

L'IRU prend note avec satisfaction du travail effectué par le GE.22 (Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR) dans le cadre de son mandat et lui transmet les observations reçues des associations membres de l'Union.

1. Observations reçues de l'Association des transporteurs routiers internationaux d'Ouzbékistan (AIRCRUZ), de l'Association turkmène des transporteurs routiers internationaux (THADA) et de l'Association des transporteurs routiers de Lettonie (LATVIJAS AUTO) au sujet du document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3.
 - a) Il ressort de l'enquête menée par le GE.22 (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.2) que la présentation de la lettre de voiture n'est pas obligatoire dans tous les pays, mais seulement dans certains d'entre eux, en application de décisions nationales et non des dispositions de la Convention CMR ou du Protocole eCMR. En cas de besoin, comme c'est le cas actuellement, les transporteurs peuvent imprimer la lettre de voiture électronique, faire tamponner l'exemplaire papier et le garder avec eux pendant le transport pour prouver que toutes les prescriptions légales ont été dûment respectées. Dans le cas d'un contrat de transport international, la version papier et la version électronique devraient être acceptées, dans la mesure où elles ont la même valeur juridique.
 - b) La Convention CMR, ainsi que le Protocole, ne sont pas des conventions douanières mais relèvent du droit privé. Les parties auxquelles ils s'appliquent ainsi que le rôle de celles-ci sont déjà définis dans les deux instruments et ne peuvent être modifiés par le nouveau système, qui propose que des tiers (les douanes et la police) entrent dans la catégorie des utilisateurs de la Convention et du Protocole. De même, on ne peut imposer des concepts et des spécifications fonctionnelles et techniques pour l'établissement et l'utilisation de lettres de voiture électroniques. C'est aux parties au contrat de transport que reviennent ces décisions, conformément aux dispositions du Protocole eCMR. En outre, la Convention CMR et le Protocole sont tous deux appliqués actuellement par les parties concernées indépendamment de l'existence d'une solution informatique eCMR, comme il est proposé dans le document examiné.
 - c) Le nouveau système proposé ne peut pas être mis en œuvre facilement, entraînera des coûts supplémentaires pour le secteur privé et entravera l'utilisation de la lettre de voiture électronique pour les raisons suivantes :
 - i) Les acteurs qui utilisent déjà la lettre de voiture électronique devraient adapter leur activité au nouveau système proposé ;
 - ii) Le secteur privé devrait se connecter à tous les nouveaux acteurs ;
 - iii) Ce qui dépasse le cadre actuel n'est pas conforme aux dispositions de la CMR et du Protocole eCMR.
 - d) Malgré le mandat reçu du SC.1, la seule harmonisation qu'il convient d'effectuer est celle entre les ensembles de données, afin qu'ils puissent être échangés entre les différents acteurs car :
 - i) La CMR et l'eCMR ont la même valeur juridique ;
 - ii) Plusieurs pays ont déjà mis en place un cadre réglementaire définissant clairement le statut juridique des documents numériques, la validation des fournisseurs informatiques et les mécanismes d'authentification ;
 - iii) Si la présentation de la lettre de voiture électronique est réclamée par une autorité (la police ou les douanes), sa version imprimée sera tout aussi valable, comme c'est le cas actuellement.

2. Observations reçues de l'Association turkmène des transporteurs routiers internationaux (THADA) sur le document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4.
- a) Comme indiqué précédemment, la CMR et l'eCMR ont la même valeur juridique. Il n'est donc pas nécessaire de créer un nouveau mécanisme. En outre, les procédures opérationnelles proposées dans le document ne sont pas conformes aux dispositions des deux instruments juridiques, pour les raisons suivantes :
- b) L'authentification de l'utilisateur, ainsi que des parties chargées de décider des différentes méthodes d'authentification (c'est-à-dire les utilisateurs et le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) du Comité des transports intérieurs (CTI)), et la production d'un identifiant national unique pour chaque utilisateur qui est proposée n'entrent pas dans le champ d'application des deux instruments juridiques. Conformément à l'article 3.1 du Protocole eCMR, seule la lettre de voiture doit être authentifiée. Selon les termes de l'article 3.2 du Protocole eCMR, la lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie. Par conséquent, la proposition de faire de la signature électronique la seule méthode d'authentification n'est pas conforme au Protocole eCMR.
- c) L'article 5 du Protocole eCMR fixe déjà les conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique, laissant aux parties au contrat de transport le soin de décider des modalités de sa mise en œuvre. Par conséquent, l'élaboration de spécifications fonctionnelles et techniques à suivre pour l'établissement de la lettre de voiture électronique n'est pas conforme au texte juridique.
- d) Il n'est pas nécessaire de créer un organisme national d'agrément pour garantir la conformité des spécifications fonctionnelles et techniques. La création d'un tel organisme, qui s'accompagne de la mise en place de procédures lourdes (création d'une plateforme pour générer des lettres de voiture électroniques, publication d'une liste des fournisseurs de solutions informatiques, stockage des données, sauvegarde, etc.), est motivée par la nécessité de s'assurer de la conformité aux spécifications fonctionnelles et techniques, qui seront considérées comme obligatoires. Toutefois, celles-ci ne sont pas conformes à l'article 5 du Protocole eCMR (voir alinéa « c » ci-dessus).
- e) Le stockage sécurisé des données entre dans le cadre des fonctions de l'organisme national d'agrément, pour éviter la diffusion d'informations sensibles sur le plan commercial. Si la création de l'organisme national d'agrément n'est pas nécessaire (voir alinéa « d » ci-dessus), le stockage sécurisé des données ne l'est pas non plus.
- f) Les méthodes relatives à la cybersécurité et à la sauvegarde sont liées à la nécessité d'un stockage autonome des données et à la possibilité de les sauvegarder. Si le stockage sécurisé des données n'est pas nécessaire (voir alinéa « e » ci-dessus), les méthodes relatives à la cybersécurité et à la sauvegarde ne le sont pas non plus. Les parties au contrat de transport disposent déjà de méthodes pour renforcer la cybersécurité ou assurer la sauvegarde des données, si elles le souhaitent.
- g) La lettre de transport aérien a été dématérialisée dans les années 1990 sans qu'il soit besoin d'imposer des spécifications techniques et fonctionnelles telles que celles proposées par la CEE.