



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Commission ad hoc sur les questions  
juridiques et la coopération  
internationale**

**Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen  
und internationale Zusammenarbeit**

**Ad hoc Committee on Legal Affairs and  
International Cooperation**

**LAW-22031-JUR 2/11  
08.03.2022**

Original : FR EN

## **2<sup>E</sup> SESSION**

---

La numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises

*Document initial préliminaire*

## I. INTRODUCTION

1. Le développement des technologies numériques a créé de nouvelles opportunités et défis dans tous les domaines, y compris le commerce et les transports.
2. Le but du commerce électronique n'est pas de créer des équivalents aux documents papier ; il s'agit plutôt de remplacer les documents papier par le transfert électronique de données, qui pourra remplir la même fonction que les documents papier. Après quelques ajustements dans les règles de la preuve, l'effet juridique des messages électroniques ne fait aucun doute dans la plupart des juridictions. La loi n'a après tout jamais exigé que les documents soient sur papier.<sup>1</sup>
3. Les principes généraux du droit des transactions électroniques sont les suivants :
  - le principe de non-discrimination : une communication ne se verra pas privée de validité au seul motif qu'elle est sous forme électronique ;
  - le principe d'équivalence fonctionnelle : les objectifs et fonctions des exigences papier peuvent être satisfaits avec des communications électroniques, à condition que certains critères soient remplis ;
  - le principe de neutralité technologique : la législation ne doit pas imposer l'utilisation d'une technologie particulière ou la favoriser d'une façon ou d'une autre.<sup>2</sup>
4. La Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a produit un certain nombre d'instruments juridiques sur le commerce électronique :
  - Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique (1996) ;
  - Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques (2001) ;
  - Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux (2005), entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2013 ;
  - Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques (2017).
5. La numérisation dans le secteur des transports couvre divers aspects, depuis les véhicules autonomes jusqu'à l'échange d'informations pertinentes pour l'exécution du transport.
6. Le transport de marchandises s'accompagne de l'échange d'informations pertinentes entre différents acteurs. Traditionnellement, ces informations étaient échangées au moyen de documents papier. Le transport international de marchandises au titre des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM) doit être conforme non seulement aux dispositions obligatoires des RU CIM et aux stipulations du contrat de transport convenu entre les parties, mais également à de nombreuses autres exigences juridiques, telles que les règles douanières et sanitaires. Les RU CIM régissent le contrat de transport international de marchandises et comprennent certaines exigences juridiques fondamentales pour la lettre de voiture en tant que preuve du contrat de transport. En vertu de l'article 7, § 1, lettre n), « [l]a lettre de voiture doit contenir les indications suivantes : [...] une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat ». Les RU CIM reconnaissent donc expressément que les douanes ou autres

---

<sup>1</sup> *Transnational Commercial Law. Texts, Cases and Materials*, 2<sup>e</sup> édition, éd. : R. Goode, H. Kronke et E. McKendrick, Oxford, 2015, p. 290.

<sup>2</sup> Voir L. CASTELLANI, « UNCITRAL legal instruments for e-commerce and paperless trade » ([EN](#)).

autorités administratives peuvent requérir d'autres documents, mais les RU CIM ne listent pas ces documents, ni n'énoncent d'exigences juridiques les concernant.

7. La numérisation des documents de transport dépend des fonctions qu'ils remplissent. Il convient donc de rappeler ce qui suit :

« Les documents de transport peuvent être décrits par les fonctions essentielles suivantes :

- 1) preuve de la réception des marchandises et de leur état ;
- 2) preuve des termes du contrat de transport ;
- 3) document formant titre sur les marchandises, qui confère une possession de droit des marchandises (fonction supplémentaire).

[...] Une fonction supplémentaire (document formant titre) permet la vente de marchandises en transit (« vente documentaire » sans possession matérielle des marchandises) et le financement du commerce (lettres de crédit, etc.), dans la mesure où les marchandises peuvent être affectées en garantie. De plus, les marchandises doivent être livrées uniquement au détenteur d'un tel document formant titre. Un document formant titre peut être négociable ou non négociable, selon si les droits sont transférables ou non.

[...] Suivant les trois fonctions ci-dessus, les documents de transports peuvent être classés en deux grands types :

- les lettres de transport, dont la lettre de voiture, remplissent les deux premières fonctions ;
- les connaissements remplissent l'ensemble des trois fonctions. »<sup>3</sup>

8. Il est généralement reconnu que remplacer les documents de transport papier non négociables par des documents électroniques ne pose pas de difficultés majeures. En revanche, les difficultés existent pour les documents de transport négociables. Néanmoins, exiger l'utilisation d'un document de transport non négociable papier (p. ex. la lettre de voiture) à des fins administratives pourra avoir des répercussions négatives sur l'utilisation du document de transport électronique.
9. L'article 6, § 9, des RU CIM dispose que « [l]a lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie 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 ». En d'autres termes, les RU CIM fournissent expressément une base juridique pour la lettre de voiture électronique, avec pour fondement le principe de l'équivalence fonctionnelle, mais sans prévoir d'exigences détaillées.
10. Enfin, il est évident que des difficultés juridiques et techniques se posent concernant les documents de transport électroniques. Celles-ci ne relèvent toutefois pas du champ d'application des RU CIM.
11. Le présent document initial préliminaire propose une vue d'ensemble des récents travaux de l'OTIF sur la lettre de voiture électronique (partie II) et les dispositions pertinentes d'autres conventions sur le contrat de transport (partie III). Enfin, quelques développements pertinents au sein de l'UE sont brièvement présentés (partie IV).

---

<sup>3</sup> Document de travail LAW-21023-GTEJ 4/13 « Document initial sur le connaissement » pour la 4<sup>e</sup> session du Groupe de travail d'experts juridiques, paragraphes 8 à 10.

## II. TRAVAUX RÉCENTS DE L'OTIF SUR LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE

### A. 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision (Berne, 25-26 juin 2014)

12. En vue de la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision, le CIT a transmis, le 3 décembre 2013, au Secrétariat de l'OTIF un certain nombre de suggestions de modification des RU CIM, au nombre desquelles figuraient des suggestions relatives à l'établissement de documents électroniques, ainsi que des suggestions en vue de modifier ou de compléter le rapport explicatif relatif aux RU CIM à ce sujet.
13. Il s'agissait notamment de prévoir un nouvel article 6a dans les RU CIM sur la forme de la lettre électronique au motif que :
 

« Les travaux de réalisation du projet e-RailFreight ont démontré qu'en pratique, le principe de l'équivalence fonctionnelle selon l'art. 6 § 9 CIM permettait à l'époque d'assurer la sécurité juridique par rapport aux droits nationaux. Ce principe rend toutefois le système complexe et onéreux, les processus papier ne pouvant que difficilement être transposés tels quels dans des processus électroniques.

Le projet de l'article 6a CIM vise à remplacer l'article 6 § 9 CIM par des dispositions matérielles et à accorder la priorité à la lettre de voiture électronique. »
14. La suggestion de modification de l'article 42 des RU CIM (Procès-verbal de constatation) suivait la « [m]ême approche que pour la lettre de voiture électronique (priorité à la version électronique). Dans des cas exceptionnels, le transporteur et l'ayant droit peuvent convenir d'établir le procès-verbal de constatation sous forme papier. »
15. Le Secrétariat de l'OTIF a repris les suggestions du CIT et les a soumises à la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision en tant que propositions dans deux documents :
  - le premier document, CR 25/5<sup>4</sup>, daté du 17 avril 2014, reprenait les propositions relatives à une révision partielle des RU CIM ;
  - Le second document, CR 25/5 Add. 1<sup>5</sup>, également daté du 17 avril 2014, avait pour but de fournir des explications sur les propositions de modification et de présenter les modifications à apporter au rapport explicatif à ce sujet.
16. L'un des grands enjeux de cette modification des RU CIM consistait à créer la possibilité pour la lettre de voiture et les documents d'accompagnement d'être à l'avenir échangés uniquement par voie électronique en remplaçant le § 9 de l'article 6 des RU CIM et en accordant la priorité à la lettre de voiture électronique.
17. La proposition du nouvel article 6a des RU CIM (Forme de la lettre de voiture) comportait cinq paragraphes qui fixaient les besoins des différents intervenants dans la lettre de voiture afin que le procédé convenu pour l'utilisation de la lettre de voiture électronique et des documents d'accompagnement joints établisse le mode de transmission des données de l'envoi ainsi que toutes les garanties nécessaires comme l'intégrité et la fiabilité des mentions de ladite lettre de voiture électronique. Elle n'excluait par ailleurs pas que la lettre de voiture puisse être établie sous forme papier.
18. Lors de la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision<sup>6</sup>, la Commission européenne a annoncé que la révision des RU CIM relevait de la compétence partagée entre l'UE et ses États

<sup>4</sup> Voir document [CR 25/5](#) « Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM) ».

<sup>5</sup> Voir document [CR 25/5 Add. 1](#) « Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM). Document explicatif et suggestion d'ajouts au Rapport explicatif ».

<sup>6</sup> Voir [procès-verbal de la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision](#), p. 17 et 18.

membres. Elle a déclaré qu'elle s'exprimerait et exercerait le droit de vote au nom de l'UE au sujet des modifications proposées à l'article 6 des RU CIM, et du nouvel article 6a. Ces modifications concernaient en effet la législation de l'UE, du fait de l'utilisation de la lettre de voiture et de ses documents d'accompagnement pour les procédures douanières, sanitaires et phytosanitaires. Tout en souscrivant à l'intention de l'OTIF de donner la priorité à la forme électronique des lettres de voiture, elle a estimé que l'adoption de ces modifications pouvait avoir des conséquences intempestives en raison des travaux préparatoires alors engagés par la Commission européenne sur l'utilisation des documents de transport électroniques pour le transit dans le cadre du code des douanes de l'Union. Elle a par conséquent suggéré de ne pas statuer sur ces points lors de cette session de la Commission de révision et de poursuivre la coopération de l'OTIF avec l'UE sur cette question, afin de disposer d'une solution bien préparée pour la prochaine révision des RU CIM, qu'il conviendrait idéalement de synchroniser avec le nouveau code des douanes de l'Union et ses dispositions d'application, dont l'entrée en vigueur était prévue pour le 1<sup>er</sup> mai 2016.

19. Compte tenu de cette position de l'UE, le Secrétaire général a proposé de renvoyer l'ensemble des modifications des RU CIM à l'Assemblée générale, à charge pour le Secrétariat de l'OTIF d'harmoniser ses positions avec l'UE, afin de pouvoir soumettre un texte de modifications que l'Assemblée générale pourrait adopter à sa session de 2015.
20. À l'issue de ces discussions, la Commission de révision a décidé de créer un groupe de travail de la Commission de révision, qui était chargé de préparer une révision des RU CIM portant en particulier sur les dispositions raisonnables à mettre en place concernant la lettre de voiture électronique.

Ce groupe de travail devait faire valider ses propositions par procédure écrite par la Commission de révision, de façon à pouvoir traiter cette question à la prochaine Assemblée générale.

## **B. Réunion de concertation (Bruxelles, 19 septembre 2014)**

21. Comme suite à la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision, le Secrétaire général a jugé nécessaire d'organiser, avant la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail CIM institué par ladite session de la Commission de révision, une réunion de concertation avec la Commission européenne afin de convenir de la future mise en place du nouvel article 6a (Forme de la lettre électronique) des RU CIM.
22. Des représentants de la Commission européenne (DG MOVE, DG TAXUD et DG SANCO) ainsi que des représentants du Secrétariat de l'OTIF, du CIT et de la CER ont participé à cette réunion qui s'est tenue à Bruxelles le 19 septembre 2014.
23. Le relevé de décision établi à l'issue de la réunion de concertation a été validé par la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF. Le CIT et la CER ont, quant à eux, appuyé le document de concertation de cette réunion.
24. Le relevé de décision prévoyait ce qui suit :
 

« Suite à la réunion il a été conclu que pour la DG MOVE, la DG TAXUD, et la DG SANCO la nouvelle disposition de l'article 6a a pour objet de permettre aux documents électroniques de devenir progressivement un standard comme le demande le marché ferroviaire partout où cela est possible. L'utilisation de la lettre de voiture papier restera évidemment possible, notamment si la réglementation douanière l'exige. Cette possibilité est particulièrement importante pour les documents phytosanitaires. Il faut donc préciser la prééminence du droit douanier au niveau du rapport explicatif des CIM.

Au cours de la discussion, il est également apparu que la question se posait de la coexistence possible de documents papiers pour les documents d'accompagnement et pour la lettre de voiture elle-même. Il a donc été décidé d'ajouter une phrase d'explication à ce sujet également dans le rapport explicatif.

Dès lors, il n'existe pas de problème de fond empêchant l'adoption du nouvel article 6a des RU CIM tel qu'il est rédigé puisque :

1. L'article 6, § 7, des RU CIM, qui relève du domaine douanier, ne va pas être supprimé permettant ainsi de rester compatible avec le cadre actuel du code des douanes.
2. Le § 5 du nouvel article 6a proposé prévoit expressément que "Les parties au contrat de transport peuvent convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement joints sous forme papier".

**Dans ce contexte, le libellé de l'article 6a reste du droit supplétif, à savoir que la lettre de voiture et les documents sont établis sous forme électronique à moins que les parties au contrat ne conviennent de les établir sous forme papier, ce qu'elles seront obligées de faire pour les documents douaniers. Le libellé retenu permet de prendre en compte de façon progressive les évolutions à venir du code des douanes vers la dématérialisation des procédures. Il autorise par ailleurs la coexistence des deux modalités.**

3. Le contenu exact des lettres de voiture (électroniques comme papiers) est de la responsabilité du CIT, qui fera en sorte de s'adapter aux évolutions du droit des douanes. La rédaction du 6a nouveau est suffisamment souple pour s'adapter en continue aux évolutions du droit des douanes, dont nous comprenons qu'il va s'échelonner entre aujourd'hui et 2020. »

### **C. 1<sup>re</sup> session du Groupe de travail de la Commission de révision (Berne, 9 décembre 2014)**

25. Le Secrétariat de l'OTIF a soumis à la 1<sup>re</sup> session du Groupe de travail des propositions de modification<sup>7</sup> partielle des RU CIM qui reprennent celles soumises à la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision. Dans les notes explicatives<sup>8</sup> relatives à ces propositions de modification, le Secrétariat détaille les réflexions du CIT et du Secrétariat de l'OTIF sur l'élaboration de dispositions matérielles succinctes sur la lettre de voiture électronique et, si possible sur les documents d'accompagnement électroniques. Il relève que la proposition de nouvel article 6a des RU CIM, qui implique la suppression de l'article 6, § 9, tient compte des exigences suivantes :

- priorité de la lettre de voiture et des documents électroniques par rapport aux documents papiers ;
- authentification de la lettre de voiture électronique ;
- intégrité et fiabilité des données figurant dans la lettre de voiture ;
- utilisation de la lettre de voiture papier en cas de nécessité notamment.

Seules la Belgique<sup>9</sup> et l'Association internationale des tarifeurs (IVT)<sup>10</sup> ont pris position sur les propositions de modification concernant les documents électroniques.

<sup>7</sup> Voir document [CIM 1/2](#) « Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM) ».

<sup>8</sup> Voir document [CIM 1/2 Add.1](#) « Document explicatif et suggestions d'ajouts au Rapport explicatif ».

<sup>9</sup> Voir [document de séance 1](#) – Position de la Belgique.

<sup>10</sup> Voir [CIM 1/4](#) « Prises de position des organisations et associations internationales intéressées ».

26. C'est surtout lors de la 1<sup>re</sup> session<sup>11</sup> du Groupe de travail que les États membres ont exprimé leur avis sur ces propositions de modification.
27. La Commission européenne a estimé que, après les sessions de travail entre la Commission européenne, les parties prenantes et l'OTIF, la rédaction proposée de l'article 6a des RU CIM et les ajouts au rapport explicatif satisfaisaient aux besoins des douanes et des autres instances de la Commission européenne.
28. L'Allemagne, soutenue en cela par l'Autriche, a émis des réserves au sujet de l'article 6a proposé. Selon elle, les modifications n'étaient pas nécessaires, l'article 6, § 9, des RU CIM offrant déjà la possibilité d'utiliser la lettre de voiture électronique. Le principe de l'équivalence fonctionnelle ne pouvait pas être abandonné. Un document électronique n'assurait en effet pas les fonctions de la lettre de voiture, en particulier les fonctions de preuve, de blocage et de quittance, et ne pouvait pas de ce fait être appelé « lettre de voiture ». Il aurait été prématuré de prescrire comme règle la procédure électronique avant que la définition précise des procédures techniques n'ait avancé (interopérabilité électronique). Le rapport règle-exception existant ne devait pas être renversé tant que l'enregistrement électronique ne remplirait pas les fonctions d'une lettre de voiture et que le procédé pour son établissement était laissé à la convention des parties. Il manquait une disposition de repli pour le cas où les parties n'auraient pas convenu d'un procédé d'enregistrement électronique. Étant donné que l'article 6a des RU CIM ne définissait pas de procédé standard, la forme papier devait rester la règle en l'absence d'un accord entre les parties. L'Allemagne a également émis une réserve sur le fait de laisser aux parties le soin de déterminer le procédé, comme le prévoyait l'article 6a, § 5, des RU CIM, car si elles n'en déterminaient pas, il y aurait un vide juridique.
29. En conséquence, il a été conclu que le Secrétariat de l'OTIF proposerait un nouveau libellé de l'article 6a après une concertation avec les parties prenantes et les États membres les plus intéressés, pour permettre aux États membres et aux parties prenantes de s'exprimer lors d'une nouvelle réunion du groupe de travail.
30. L'Allemagne a émis les mêmes réserves en ce qui concerne la modification proposée de l'article 42 des RU CIM relatif au procès-verbal de constatation.

#### **D. 2<sup>e</sup> session du Groupe de travail de la Commission de révision (Berne, 18 mars 2015)**

31. Compte tenu des discussions à la première session du Groupe de travail de la Commission de révision, le Secrétariat de l'OTIF a rédigé une nouvelle proposition d'article 6a des RU CIM et de modification de l'article 6, § 9, des RU CIM<sup>12</sup>. Ont exprimé leur position la France<sup>13</sup>, la DG TAXUD<sup>14</sup>, la DG SANCO<sup>15</sup>, l'Association internationale des tarifeurs (IVT)<sup>16</sup>, l'Allemagne<sup>17</sup>, M. Freise<sup>18</sup> (consultant) et la Belgique<sup>19</sup>.

<sup>11</sup> Voir [compte-rendu](#) de la 1<sup>re</sup> session du Groupe de travail de la Commission de révision.

<sup>12</sup> Voir document [CIM 2/1](#) « Prises de position des États membres, des organisations et associations internationales intéressés et nouvelle proposition du Secrétariat de l'OTIF sur la rédaction du nouveau article 6a des RU CIM et de modification de l'article 6, § 9, des RU CIM. ».

<sup>13</sup> Voir document [CIM 2/1 ad1](#) « Position France ».

<sup>14</sup> Voir document [CIM 2/1 ad2](#) « Commentaire DG TAXUD ».

<sup>15</sup> Voir document [CIM 2/1 ad3](#) « Commentaire DG SANCO ».

<sup>16</sup> Voir document [CIM 2/1 ad4](#) « Commentaires IVT (Association internationale des tarifeurs) ».

<sup>17</sup> Voir document [CIM 2](#) « Position Allemagne ».

<sup>18</sup> Voir document [CIM 2](#) « Commentaires de M. Freise (consultant) ».

<sup>19</sup> Voir document [CIM 2](#) « Position Belgique ».

32. Dans son document, le Secrétariat a estimé que les principes suivants pour la modification de l'article 6a des RU CIM étaient valides :
- « a) Le principe de l'équivalence fonctionnelle de l'enregistrement électronique des données avec la forme papier devrait être établi en adaptant la phrase de l'article 6, § 9, CIM actuel, qui serait ajoutée au § 3 de l'article 6a du projet des CIM. Ce principe a été adopté par consensus par les participants au 1<sup>er</sup> Groupe de travail.
  - b) La phrase de l'article 6a, § 5, du projet des CIM qui dispose que les parties peuvent convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement sous forme papier devrait être intégrée à un paragraphe 2 spécifique. En effet, si les parties ne s'accordent pas pour établir une lettre de voiture sous forme électronique ou s'il existe des prescriptions d'ordre public qui les empêchent de procéder ainsi (prescriptions douanières ou phytosanitaires), la lettre de voiture devrait pouvoir être établie sous forme papier. Ce point doit être rappelé clairement dans le rapport explicatif, [...].
  - c) Le Secrétariat est d'avis qu'un modèle de procédure pour établir la lettre de voiture électronique pourrait être défini conformément à l'article 6, § 8, des CIM. Comme établi dans ce paragraphe, les "associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les États membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière". En ce sens, les parties au contrat de transport pourraient convenir d'utiliser un tel modèle.
  - d) Au vu de ce qui précède, il pourrait cependant être opportun de déterminer s'il faut préciser les éléments essentiels nécessaires pour la procédure d'enregistrement des données électroniques. Dans ce cas, le Secrétariat estime que l'article 5 de l'e-CMR pourrait être pris comme base. Pour donner aux associations internationales un cadre commun, il pourrait être envisagé d'examiner s'il est nécessaire d'ajouter le paragraphe 1b [...] à l'article 6a [...]. »
33. À la 2<sup>e</sup> session du Groupe de travail de la Commission de révision<sup>20</sup>, les délégations se sont accordées pour dire que le sujet de la lettre de voiture électronique était incontournable, mais qu'il restait un certain nombre d'interrogations. Il aurait fallu plus de temps pour les examiner que ne le permettaient les délais alors très serrés. Dans l'intervalle, le CIT a été invité à consulter ses membres pour qu'ils examinent et définissent les différents éléments nécessaires. Pour autant, la proposition de la présidente – visant à indiquer les trois hypothèses dans lesquelles il faudrait établir une lettre de voiture papier – et l'inclusion dans le texte de l'article 5 de l'e-CMR ont été considérés comme des pistes d'amélioration pertinentes.
34. Le Groupe de travail de la Commission de révision a retenu, à la suite de la proposition constructive de la présidente, le texte suivant qui devait encore faire l'objet d'un examen approfondi, mais qui pourrait servir de base aux réflexions futures au sein d'un groupe de travail du Secrétaire général qui se réunirait probablement en 2016 :
- « § 1 La lettre de voiture et les documents d'accompagnement joints sont établis sous forme d'enregistrement électronique des données. À cet effet, les parties au contrat de transport sont tenues de définir une procédure technique d'enregistrement et de traitement des données utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport.
  - § 2 Sous réserve du § 1, les parties au contrat de transport peuvent convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement sous forme papier, si elles

<sup>20</sup> Voir [compte-rendu](#) de la 2<sup>e</sup> session du Groupe de travail de la Commission de révision.



ne peuvent trouver un accord tel que visé au § 1, si elles en conviennent ainsi, ou si elles en ont l'obligation en application de l'article 2.

- § 2b La procédure employée pour l'enregistrement et le traitement des données doit contenir en particulier :
- a) la méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée ;
  - b) la façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire ;
  - c) la façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu ;
  - d) les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique ;
  - e) les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.
- § 3 Le procédé employé pour l'enregistrement et le traitement des données doit être équivalent du point de vue fonctionnel à la forme papier, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.
- § 4 Le procédé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique et des documents d'accompagnement électroniques doit garantir l'intégrité et la fiabilité des indications qu'ils contiennent à compter du moment où ils ont été établis.
- § 5 Le procédé convenu entre les parties au contrat de transport pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre de détecter les modifications apportées. Il doit également permettre de préserver les indications originales contenues dans la lettre de voiture électronique.
- § 6 La lettre de voiture électronique doit être authentifiée par les parties au contrat de transport.

L'authentification est effectuée au moyen de la signature électronique ou d'un autre procédé approprié garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. »

35. Il est également ressorti des discussions qu'il conviendrait, dans les réflexions futures, de se fonder sur les dispositions de l'e-CMR et qu'il faudrait également examiner si l'article 6, § 8, des RU CIM devait être complété par un ajout qui préciserait que les associations internationales des transporteurs se mettent d'accord sur les procédés d'enregistrement électronique des données.
36. Le Groupe de travail de la Commission de révision est convenu qu'il appartiendrait aux organisations internationales des transporteurs, et en l'occurrence au CIT, de préciser ce qui serait utile et nécessaire en pratique pour que les parties puissent se mettre d'accord sur des procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données électroniques utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport.
37. En ce qui concerne l'article 42 des RU CIM (Procès-verbal de constatation), le Groupe de travail s'est également accordé pour dire que les considérations retenues pour la lettre de voiture électronique devaient aussi servir de base aux discussions futures sur la priorité à accorder au procès-verbal de constatation sous forme électronique

## **E. 12<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale (29-30 septembre 2015)**

38. Le Secrétaire général a fait rapport<sup>21</sup> à la 12<sup>e</sup> Assemblée générale sur les travaux entrepris par le groupe de travail CIM sur les propositions de modifications des RU CIM soumises à la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision.
39. Il est ressorti de ce rapport ce qui suit :
- « 1. À ce stade des discussions, il est prématuré de retenir des propositions de modifications concernant la lettre de voiture électronique. Il reste en effet un certain nombre d'interrogations que les délais très serrés entre la Commission de révision et la 12<sup>e</sup> Assemblée générale ne permettent pas d'examiner avec toute l'attention requise par la complexité de ce sujet.
  2. Le sujet de la lettre de voiture électronique est néanmoins incontournable. Dans certains États membres, les entreprises ferroviaires font en effet déjà intensivement usage de la lettre de voiture électronique. Il est donc nécessaire d'avoir une base juridique forte pour cette lettre de voiture électronique.
  3. Si la priorité est accordée à la lettre de voiture et aux documents d'accompagnement électroniques, les parties au contrat de transport doivent néanmoins pouvoir convenir d'établir la lettre de voiture et ces documents sous forme papier dans trois cas de figure :
    - si elles ne sont pas en mesure de définir une procédure technique d'enregistrement et de traitement des données utilisables par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport ;
    - si elles conviennent d'utiliser la forme papier ;
    - si elles ont l'obligation d'établir la lettre de voiture ou les documents d'accompagnement sous forme papier puisque les transports auxquels s'appliquent les RU CIM restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celle relatives à la protection des animaux (article 2 des RU CIM).
  4. Il conviendra par ailleurs de préciser, au moyen de dispositions de haut niveau, les éléments essentiels nécessaires pour les procédés d'enregistrement et de traitement des données électroniques, en s'inspirant en particulier de l'article 5 de l'e-CMR.
 

Il appartiendra cependant aux associations internationales des transporteurs, et en l'occurrence au CIT, de préciser les procédures détaillées pour que - en pratique - les parties puissent mettre en œuvre la lettre de voiture électronique dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité juridique. Il faudra donc aussi examiner si l'article 6, § 8 doit être complété par un ajout qui préciserait que les associations internationales des transporteurs se mettent d'accord sur les procédés d'enregistrement et de traitement des données électroniques.

Le principe de l'équivalence fonctionnelle de l'enregistrement des données avec la forme papier est un pré-requis (actuel article 6, § 9 des RU CIM) pour toutes les fonctions que la lettre de voiture papier remplit actuellement.
  5. Dans ce cadre, le procédé convenu entre les parties devra bien entendu garantir l'intégrité et la fiabilité des indications que contiennent la lettre de voiture et les documents électroniques d'accompagnement à compter du moment où ils ont été établis. Il doit par ailleurs permettre de détecter les modifications apportées et préserver les indications originales contenues dans la lettre de voiture électronique.

<sup>21</sup> Voir document [AG 12/9](#) « Révision partielle de l'appendice B (RU CIM). Rapport du Secrétaire général sur l'avancement des travaux de révision ».

L'authentification sera effectuée au moyen de la signature électronique ou d'un autre procédé approprié garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique.

S'il n'a pas adopté de dispositions définitives, le groupe de travail a néanmoins retenu des propositions pour un nouvel article 6a sur la lettre de voiture électronique, en accord avec les principes ci-dessus.

Ces propositions devront encore faire l'objet d'un examen approfondi, mais pourront servir de base aux réflexions futures dans le cadre d'un groupe de travail du Secrétaire général qui se réunira probablement en 2016, une fois que le secteur aura procédé à un nouvel examen des exigences fonctionnelles de la lettre de voiture électronique. »

40. L'Assemblée générale a pris note du rapport du Secrétaire général sur l'avancement des travaux de révision des RU CIM et de la poursuite de ces travaux, en particulier de ceux portant sur les dispositions à mettre en place concernant la lettre de voiture électronique, une fois que le secteur aurait procédé à un nouvel examen des exigences fonctionnelles y afférentes<sup>22</sup>.

## **F. 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision (27-28 février 2018)**

41. Le Secrétariat de l'OTIF a soumis à la 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision un nouveau rapport du Secrétaire général sur la révision partielle des RU CIM<sup>23</sup>.

42. Dans ce document, le Secrétariat de l'OTIF a fait rapport des faits nouveaux, et plus particulièrement du rapport du CIT sur la numérisation des documents de transport au sein des chemins de fer et de ses conclusions.

43. Selon ce rapport :

« En ce qui concerne les exigences fonctionnelles de la lettre de voiture électronique, le rapport du CIT indique seulement qu'elles ont été élaborées par le Groupe de travail CIM du CIT dans les deux guides relatifs au transport des marchandises, à savoir le Guide lettre de voiture (GLV-CIM) et le Guide du trafic marchandises (GTM-CIT), que ces guides ont été adoptés par l'organe compétent du CIT, la Commission CIM, et qu'ils sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Le CIT constate en conclusion que le secteur dispose ainsi d'une importante base pour la numérisation des documents de transport.

De plus, en lien avec la concrétisation de la lettre de voiture électronique CIM et la progression de la numérisation dans le secteur ferroviaire, le CIT a effectué une enquête auprès de ses membres sur la reconnaissance de la lettre de voiture électronique CIM comme moyen de preuve du contrat de transport (article 6, § 2, des RU CIM) par les tribunaux nationaux et autres autorités nationales et sur la valeur accordée dans ce cadre à la signature électronique.

En effet, l'article 6, § 9, deuxième phrase, des RU CIM prévoit que "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". Dans cette disposition, la force probante est seulement mise en exergue à titre d'exemple, puisque c'est dans ce domaine que des difficultés plus importantes surgissent dans certains droits nationaux. Force est cependant de constater que la seule conclusion que le CIT ait pu tirer de cette enquête est que la force probante des documents de transport électroniques diffère selon le droit national et qu'elle est soumise à la libre appréciation des preuves par le tribunal.

<sup>22</sup> Voir [document final](#) de la 12<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale, point 7.7.

<sup>23</sup> Voir document [LAW-17127-CR 26/6](#) « Révision partielle de l'appendice B (RU CIM). Rapport du Secrétaire général ».

La décision de la 12<sup>e</sup> Assemblée générale demandait au secteur de procéder “à un nouvel examen des exigences fonctionnelles de la lettre de voiture électronique”.

Dans le courrier qu’il a adressé au Secrétaire général de l’OTIF, le CIT résume comme suit les conclusions de ses travaux et les résultats de ses efforts en matière de numérisation des documents de transport :

- L’exigence posée à l’article 6, § 9, deuxième phrase, des RU CIM sur l’équivalence fonctionnelle de la lettre de voiture électronique constitue une base juridique suffisante pour les nouvelles normes du secteur, disponibles pour les utilisateurs depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017.
- C’est à partir de ces normes que le secteur prépare actuellement la mise en place de la lettre de voiture électronique CIM, en tenant compte également des douanes.
- À partir de l’utilisation pratique et de l’expérience acquise, le CIT examinera après un certain temps si la législation de la COTIF et des RU CIM a encore besoin d’être développée et reviendra s’il y a lieu vers l’OTIF avec des propositions de révision précises du cadre juridique. »

44. La 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision<sup>24</sup> a pris note de ce rapport et a chargé le Secrétaire général de lui soumettre à sa 27<sup>e</sup> session un rapport sur l’avancement des travaux en matière douanière et en matière de numérisation des documents de transports pour le fret et de lui proposer, le cas échéant, des propositions de modifications des RU CIM.

### III. AUTRES CONVENTIONS SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT

#### A. Transport ferroviaire

45. En plus des RU CIM, un autre instrument juridique applicable au contrat de transport de marchandises est l’Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS) de l’Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), applicable depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1951 avec ses modifications et compléments en date du 1<sup>er</sup> juillet 2021.
46. Article 2 « Définitions » du SMGS :
- Le terme « document électronique » désigne un document juridiquement valide établi sous forme électronique et contenant les données spécifiées pour le document concerné émis conformément aux dispositions du présent accord.
47. Article 14 « Contrat de transport », § 7, du SMGS :
- Les intervenants au transport [expéditeur, transporteur, destinataire] peuvent exercer leurs droits et obligations au moyen de documents papier ou électroniques. Les documents électroniques sont utilisés si les transporteurs intervenant dans le transport en conviennent.
48. Article 15 « Lettre de voiture », § 4, du SMGS :
- La lettre de voiture peut prendre la forme d’un document papier (lettre de voiture papier) ou électronique (lettre de voiture électronique).
49. Article 46 « Réclamations », § 2, du SMGS :
- Les réclamations se font par écrit, avec les justifications appropriées et l’indication du montant réclamé. Les réclamations peuvent se faire sous forme papier ou électronique si cela est permis aux termes de l’accord devant être conclu entre les intervenants dans le transport.

<sup>24</sup> Voir [procès-verbal](#) de la 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision, p. 10 à 12.

## B. Transport par la route

50. Les contrats de transport international par la route sont régis par :
- la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ;
  - l'Acte uniforme relatif au droit du transport de marchandises par route de l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (OHADA).
51. En 2008, le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique a été adopté. Selon son préambule, son but est de « faciliter l'établissement optionnel de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données ». Au 8 mars 2022, 30 États sont parties au Protocole additionnel (e-CMR).
52. L'article premier « Définitions » du Protocole additionnel donne les définitions suivantes :
- « "Communication électronique" signifie 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 ;
- "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, 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 ;
- "Signature électronique" signifie des données sous forme électronique qui sont jointes ou liées logiquement à d'autres données électroniques et qui servent de méthode d'authentification. »
53. Article 2 « Champ d'application et portée de la lettre de voiture électronique » du Protocole additionnel :
- « 1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à 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 communication électronique.
2. Une lettre de voiture conforme au présent Protocole sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière. »
54. Article 3 « Authentification de la lettre de voiture électronique » du Protocole additionnel :
- « 1. La lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties au contrat de transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique :
- 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.

2. 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.

3. Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet. »

55. Article 4 « Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique » du Protocole additionnel :

« 1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.

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. Il y a intégrité des indications lorsque 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.

3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.

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. »

56. Article 5 « Mise en œuvre de la lettre de voiture électronique » du Protocole additionnel :

« 1. Les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent des procédures et de leur mise en œuvre pour se conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention, notamment en ce qui concerne :

- a) la méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée ;
- 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 ;
- d) la façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu ;
- e) les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique ; et
- f) les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables. »

57. Article 6 « Documents complétant la lettre de voiture électronique » du Protocole additionnel :

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

2. Les documents visés à l'article 6, paragraphe 2, lettre g, et à l'article 11 de la Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme de communication électronique si ces documents existent sous cette forme et si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité. »

58. Le protocole additionnel forme un cadre juridique explicite reconnaissant une valeur juridique à la lettre de voiture électronique. Ce cadre juridique permet de prévoir des moyens adaptés et sur mesure pour échanger les informations concernant l'e-CMR, comme par exemple l'« architecture de haut niveau du futur système e-CMR »<sup>25</sup> centralisé ou le développement de plateformes électroniques ou de logiciels spécifiques pour l'e-CMR, qui pourraient être réalisés par les parties prenantes du privé.
59. Toutefois, la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique rencontre un certain nombre de problèmes, ce qui ralentit sa généralisation. Notamment, en 2012, l'Union internationale des transports routiers (« IRU ») a observé que la « signature électronique » constituait un obstacle majeur à une utilisation plus large de la lettre de voiture électronique<sup>26</sup>. Les divergences entre les législations nationales et l'absence d'un instrument international universellement accepté complique la mise en place d'un système commun. Ce fut l'une des questions discutées à la session extraordinaire du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) de la CEE-ONU organisée en 2018<sup>27</sup>.
60. Afin de faciliter la mise en place généralisée de la lettre de voiture, un groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR a été créé en 2021, pour deux ans, sous l'égide de la CEE-ONU. Le travail du groupe d'experts consistera notamment en 2022 et 2023 à traduire en pratique les exigences de l'article 5 du protocole additionnel (précité), y compris l'objectif et le champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement qui contribuerait à l'échange plus facile de lettres de voiture électroniques.
61. L'Acte uniforme relatif au droit du transport de marchandises par route de l'OHADA ne comporte aucune disposition relative à la lettre de voiture électronique.

### **C. Transport par voie de navigation intérieure**

62. Les contrats de transport international par voie de navigation intérieure sont régis par la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI).
63. Article premier « Définitions », point 8, de la CMNI :  
« 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 de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence »
64. Article 11 « Nature et contenu », § 2, de la CMNI :  
« L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter

<sup>25</sup> ECE/TRANS/SC.1/2021/3, Groupe de travail des transports routiers, « Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR). Architecture de haut niveau du futur système e-CMR », 30 juillet 2021 ([FR](#) / [EN](#)).

<sup>26</sup> ECE/TRANS/SC.1/398, Rapport du Groupe de travail des transports routiers sur sa 107<sup>e</sup> session, 12 novembre 2012 ([FR](#) / [EN](#)).

<sup>27</sup> ECE/TRANS/SC.1/S/398, Rapport de la session extraordinaire du Groupe de travail des transports routiers, Session extraordinaire, 16 avril 2018 ([FR](#) / [EN](#)), par. 7.

sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'État où le document de transport est émis. »

65. La numérisation en navigation intérieure concerne à la fois l'introduction de documents de transport électroniques mais aussi l'échange d'informations sécurisé en vue de l'exploitation des navires autonomes. C'est dans ce contexte qu'un atelier a été organisé par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) de la CEE-ONU concernant la numérisation dans le transport par voies navigables<sup>28</sup>. La thématique de numérisation des documents de transport est étroitement liée au développement de systèmes d'échanges informatiques, au développement des services d'information fluviale, à la création de systèmes de transport intelligents et à la mise en œuvre de services numériques et de technologies modernes.
66. La CEE-ONU a formulé des recommandations pour les actions de la CEE-ONU pour rendre la navigation fluviale plus durable et compétitive<sup>29</sup>. La recommandation n° 6 concerne notamment la promotion du développement de l'automatisation, de la numérisation et d'autres innovations dans le secteur du transport par voie navigable. Plus concrètement, la CEE-ONU estime que le secteur pourrait tirer parti de l'expérience issue d'autres modes de transport pour développer la lettre de voiture électronique. La CEE-ONU, outre l'encouragement du secteur, pourrait « appuyer la mise au point d'un cadre juridique international harmonisé aux fins de la numérisation des documents de transport et examiner l'incidence éventuelle de ce processus sur les instruments juridiques existants, en particulier la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure »<sup>30</sup>. Ces recommandations ont été approuvées par le Comité des transports intérieurs à sa 82<sup>e</sup> session<sup>31</sup>.

## D. Transport aérien

67. Les contrats de transport international aérien sont régis par :
- la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999),
  - le système de Varsovie sur la responsabilité des transporteurs aériens, constitué de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie de 1929) et d'un certain nombre de traités de modification et additionnels.
68. Le Protocole de Montréal n° 4 (1975) portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 amendée par le Protocole de La Haye de 1955 a remplacé les dispositions de l'article 5 par les dispositions suivantes :
- « 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, avec le consentement de l'expéditeur, 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 la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.
  3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'al. 2 ci-dessus,

<sup>28</sup> ECE/TRANS/SC.3/2018/9, « Atelier sur la numérisation dans le transport par voies navigables intérieures » ([FR](#) / [EN](#)), par. 4.

<sup>29</sup> Bref aperçu des informations incluses dans le projet de révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe.

<sup>30</sup> Document informel SC.3 n° 4 (2019), recommandation n° 6, lettre e) ([FR](#) p. 53 / [EN](#) p. 52).

<sup>31</sup> Document informel n° 10/Rev6 ([FR](#) / [EN](#)).



n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport. »

69. Article 4 « Marchandises » de la Convention de Montréal de 1999 :

« 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.

70. La mise en place de la lettre de transport aérien électronique a été préparée par l'association représentant le secteur (Association du transport aérien international – IATA). Un groupe de travail « e-cargo » a commencé ses travaux dès 2008<sup>32</sup> et a annoncé en 2019 que la lettre de transport électronique était devenue le contrat de transport par défaut en 2019 pour les expéditions de fret aérien, remplaçant progressivement les procédures au format papier<sup>33</sup>. Au mois de mai 2021, la lettre de transport aérien électronique a été utilisée pour 75,4 % du fret aérien<sup>34</sup>.

## E. Transport maritime

71. Plusieurs régimes internationaux réglementent le transport de marchandises par voie maritime :

- la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (« Règles de La Haye ») de 1924 ;
- le Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (version consolidée connue sous le nom de « Règles de La Haye-Visby ») de 1968 ;
- la Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer (les « Règles de Hambourg ») de 1978, entrée en vigueur en 1992.

72. En 2008, la Convention des Nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (les « Règles de Rotterdam ») a été adoptée. Elle n'est toutefois pas encore entrée en vigueur.

73. Les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby ne disposent pas qu'elles sont applicables uniquement aux connaissements papier et ne contiennent aucun élément empêchant leur application aux connaissements électroniques. Les Règles de Hambourg (art. 14, § 3) prévoient la possibilité que la signature puisse être apposée électroniquement. Il semble donc n'y avoir aucun obstacle juridique international à l'utilisation de connaissements électroniques.<sup>35</sup>

74. Les Règles de Rotterdam énoncent des règles très détaillées sur les documents de transport électroniques.

<sup>32</sup> Plus d'informations concernant le groupe sous le lien suivant : [EN](#).

<sup>33</sup> Communiqué de presse IATA ([EN](#)).

<sup>34</sup> Rapport mensuel de mai 2021 (dernier rapport disponible en février 2022) sous le lien suivant : [EN](#).

<sup>35</sup> Č. PEJOVIĆ, *Transport Documents in Carriage of Goods by Sea. International Law and Practice*, Routledge, 2020, p. 223.

## 75. Article premier « Définitions », point 17 à 23, des Règles de Rotterdam :

« 17. Le terme “communication électronique” désigne l’information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues de sorte que l’information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement.

18. Le terme “document électronique de transport” désigne l’information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d’une communication électronique par un transporteur en vertu d’un contrat de transport, y compris l’information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui :

- a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et
- b) Constate ou contient le contrat de transport.

19. Le terme “document électronique de transport négociable” désigne un document électronique de transport :

- a) Qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou du destinataire, et qui ne porte pas la mention “non négociable” ; et
- b) Dont l’utilisation répond aux exigences du paragraphe 1 de l’article 9.

20. Le terme “document électronique de transport non négociable” désigne un document électronique de transport qui n’est pas négociable.

21. L’“émission” d’un document électronique de transport négociable désigne l’émission du document conformément à des procédures qui en garantissent le contrôle exclusif depuis sa création jusqu’au moment où il cesse d’être valable ou de produire effet.

22. Le “transfert” d’un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.

23. Le terme “données du contrat” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport. »

## 76. Chapitre 3 « Documents électroniques de transport » des Règles de Rotterdam :

« Article 8 Utilisation et effet des documents électroniques de transport

Sous réserve des exigences énoncées dans la présente Convention :

- a) Tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente Convention peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur ; et
- b) L’émission, le contrôle exclusif ou le transfert d’un document électronique de transport a le même effet que l’émission, la possession ou le transfert d’un document de transport.

## Article 9 Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables

1. L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient :

- a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer ;
- b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité ;
- c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur ;
- d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 10 ou des alinéas *a* ii et *c* du paragraphe 1 de l'article 47 le document a cessé d'être valable ou de produire effet.

2. Les procédures visées au paragraphe 1 du présent article sont mentionnées dans les données du contrat et sont aisément vérifiables.

## Article 10 Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de transport négociable :

- a) Le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur ;
- b) Le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable ; et
- c) Le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

2. Si un document électronique de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document de transport négociable :

- a) Le transporteur émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier ; et
- b) Le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet. »

77. Enfin, dans tout le texte des Règles de Rotterdam, il est fait référence aux documents de transport et documents électroniques de transport.

## **F. Transport multimodal**

78. Actuellement, seules sont en vigueur des conventions relatives à un seul mode, mais dont l'application peut être étendue au transport multimodal. La Convention des Nations unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 s'appliquerait à tous les contrats de transport multimodal, mais elle n'est pas entrée en vigueur.

79. Article 5 « Émission du document de transport multimodal », § 3 :

« La signature apposée sur le document de transport multimodal peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si ce n'est pas incompatible avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis. »

#### IV. DÉVELOPPEMENTS PERTINENTS AU SEIN DE L'UE

80. La numérisation fait l'objet de nombreuses initiatives au sein de l'UE. Toutefois, aux fins du présent document initial préliminaire, les plus importantes sont le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, c'est-à-dire le « règlement eFTI », ainsi que le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF).
81. Le DTLF a été établi par la Commission européenne en 2015, dans un premier temps jusqu'en 2018 (premier mandat). En 2018, la Commission européenne a renouvelé le DTLF pour un second mandat.
82. La décision de la Commission du 13 septembre 2018 portant création du groupe d'experts pour des solutions numériques pour le transport de marchandises et la logistique – le forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF) prévoit que :
- « Le [DTLF] fournit une plateforme pour un dialogue structurel, l'échange et la fourniture de connaissances techniques ainsi que la coopération et la coordination entre la Commission, les États membres et les parties intéressées en vue d'assister la Commission dans la définition et la mise en œuvre des actions et des programmes de l'Union destinés à assurer la transition numérique du secteur des transports et de la logistique et à renforcer l'efficacité de l'échange électronique d'informations dans le secteur des transports et de la logistique. »
83. Le DTLF a joué un rôle important dans la préparation du règlement (UE) 2020/1056 et participe actuellement à la préparation de sa mise en œuvre.
84. Le règlement (UE) 2020/1056 est entré en vigueur le 20 août 2020. Il s'appliquera à partir du 21 août 2024, à l'exception de certaines dispositions applicables à partir de la date d'entrée en vigueur.
85. L'objectif du règlement (UE) 2020/1056 est de « garantir une approche uniforme en matière d'acceptation, par les autorités compétentes, des informations relatives au transport de marchandises mises à disposition par voie électronique »<sup>36</sup>. « L'absence d'un cadre juridique uniforme au niveau de l'Union [européenne] imposant aux autorités compétentes d'accepter que soient fournies sous forme électronique les informations pertinentes relatives au transport de marchandises qui sont légalement requises est considérée comme la principale raison du manque de progrès vers la simplification et l'augmentation de l'efficacité des échanges d'informations que permettent les moyens électroniques disponibles. [...] »<sup>37</sup>
86. Selon son article premier, le règlement :
- « a) fixe les conditions sur la base desquelles les autorités compétentes sont tenues d'accepter les informations réglementaires lorsque celles-ci sont mises à disposition par voie électronique par les opérateurs économiques concernés ;
- b) fixe les règles applicables à la fourniture de services liés à la mise à la disposition des autorités compétentes, par voie électronique, des informations réglementaires par les opérateurs économiques concernés. »
87. « Étant donné que le présent règlement est uniquement destiné à faciliter et à encourager la communication d'informations entre les opérateurs économiques et les autorités compétentes par des moyens électroniques, il devrait être sans préjudice des dispositions

<sup>36</sup> Voir point 20 du préambule au règlement (UE) 2020/1056.

<sup>37</sup> Voir point 4 du préambule au règlement (UE) 2020/1056.

des actes juridiques de l'Union ou du droit national déterminant le contenu des informations réglementaires et, en particulier, il ne devrait pas imposer d'autres exigences en matière d'informations réglementaires ou d'autres exigences linguistiques. [...] [Toutefois,] il s'entend sans préjudice de la possibilité qu'ont les opérateurs économiques concernés de présenter ces informations sur support papier [...]. »<sup>38</sup>

88. « Il convient, dès lors, que les autorités compétentes soient tenues d'accepter les informations mises à disposition par voie électronique chaque fois que les opérateurs économiques sont obligés de mettre à disposition des informations pour prouver le respect d'exigences fixées dans des actes juridiques de l'Union régis par le présent règlement. Cette exigence devrait également valoir pour les informations demandées par les autorités en tant qu'informations supplémentaires conformément aux dispositions de ces actes juridiques de l'Union, par exemple lorsque certaines informations font défaut. Il devrait en aller de même lorsque le droit national exige la fourniture d'informations réglementaires qui sont identiques, en tout ou en partie, aux informations devant être fournies en vertu d'actes juridiques de l'Union relevant du champ d'application du présent règlement. [...] L'obligation faite aux autorités compétentes d'accepter les informations mises à disposition par voie électronique par les opérateurs économiques devrait également s'appliquer chaque fois que des dispositions d'actes juridiques de l'Union ou du droit national relevant du champ d'application du présent règlement exigent des informations qui sont également mentionnées dans des conventions internationales pertinentes, telles que les conventions régissant les contrats internationaux de transport dans les différents modes de transport, par exemple la convention des Nations unies relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), la résolution IATA 672 sur la lettre de transport aérien électronique, la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) et la convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). »<sup>39</sup>
89. En vertu de l'article 4 « Exigences applicables aux opérateurs économiques concernés », « [I]orsque les opérateurs économiques concernés mettent à la disposition d'une autorité compétente des informations réglementaires par voie électronique, ils le font sur la base de données traitées sur une plateforme eFTI<sup>40</sup> certifiée et, le cas échéant, par un prestataire de services eFTI certifié. Lesdites informations réglementaires sont mises à disposition par les opérateurs économiques concernés dans un format lisible par une machine et, à la demande de l'autorité compétente, dans un format lisible par l'homme ».
90. En vertu de l'article 5 « Exigences applicables aux autorités compétentes », « les autorités compétentes acceptent les informations réglementaires mises à disposition par voie électronique par les opérateurs économiques concernés [...], y compris lorsque ces informations réglementaires sont demandées par les autorités compétentes en tant qu'informations supplémentaires ».
91. En vertu de l'article 7 « Ensemble de données communes eFTI et sous-ensembles de données eFTI », « [I]a Commission adopte des actes délégués [...] pour compléter le présent règlement en établissant et en modifiant l'ensemble de données communes eFTI et les sous-ensembles de données eFTI concernant les exigences en matière d'informations réglementaires correspondantes, [...], y compris les spécifications correspondantes relatives à la définition et aux caractéristiques techniques pour chaque élément de données figurant dans l'ensemble de données communes eFTI et dans les sous-ensembles de données eFTI ».

<sup>38</sup> Voir point 7 du préambule au règlement (UE) 2020/1056.

<sup>39</sup> Voir point 6 du préambule au règlement (UE) 2020/1056.

<sup>40</sup> Le terme « plateforme eFTI » désigne une solution fondée sur les technologies de l'information et de la communication (TIC), comme un système d'exploitation, un environnement opérationnel ou une base de données, destinée à être utilisée pour le traitement d'eFTI (article 3 « Définitions », point 10).

92. En vertu de l'article 8 « Procédures et modalités d'accès communes », « [l]a Commission adopte des actes d'exécution établissant des procédures et des règles détaillées communes, y compris des spécifications techniques communes, en ce qui concerne l'accès des autorités compétentes aux plateformes eFTI, notamment des procédures applicables au traitement des informations réglementaires et à la communication entre les autorités compétentes et les opérateurs économiques concernés en ce qui concerne ces informations. »