

**Position sur la proposition du Secrétariat de l'OTIF  
du 10 février 2015  
portant sur la modification des dispositions des CIM sur la lettre de voiture  
électronique**

1. La proposition visant à remplacer l'article 6, § 9, des CIM actuel par un nouvel article 6a doit être examinée au regard de la création d'un nouvel instrument juridique uniforme pour le fret ferroviaire eurasiatique dans le cadre de la CEE-ONU, lequel doit établir un pont entre les CIM et le SMGS. Il ne semble donc pas judicieux de développer ces deux règlements différemment. Un développement concerté, en parallèle, est au contraire à privilégier.

2. Pour le nouvel instrument juridique uniforme, il était jusqu'ici prévu que la lettre de voiture sous forme papier traditionnelle *puisse* être remplacée par une lettre de voiture électronique. Cela correspond aux dispositions actuelles de l'article 6, § 9, des CIM et à d'autres conventions internationales. Ces réglementations prévoient que la lettre de voiture papier constitue la règle générale, mais que les parties peuvent convenir de l'utilisation d'une lettre de voiture électronique. Cette manière de procéder garantit que la lettre de voiture papier, qui peut remplir plus facilement et avec davantage de fiabilité les exigences juridiques vis-à-vis d'un document de transport (en particulier pour la force probante) que ne le peut jusqu'ici l'enregistrement électronique des données, reste à la base de l'exécution du fret international. Les parties n'utiliseront une version électronique que si elles peuvent partir du principe que celle-ci est équivalente sur le plan fonctionnel à la lettre de voiture papier ou si la force probante ne leur semble pas importer.

3. Comme résultat intermédiaire, il faut noter que le nouvel instrument juridique élaboré actuellement par la CEE-ONU et les conventions internationales existantes prévoient une solution simple (la lettre de voiture papier) comme solution de base et laissent les parties libres de choisir un procédé électronique plus complexe, à leurs propres risques. Ce rapport règle-exception devrait être maintenu.

4. Le tout dernier projet d'article 6a des CIM du Secrétariat de l'OTIF montre très bien les difficultés que peut engendrer le remplacement de la lettre de voiture papier par une lettre de voiture électronique et les incertitudes qui peuvent apparaître si des exigences complexes vis-à-vis de la lettre de voiture

électronique ne peuvent être respectées :

Selon le § 1, la lettre de voiture *doit être établie* sous forme d'enregistrement électronique des données, mais seulement si les parties au contrat conviennent d'un procédé technique utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport. Cependant, qu'en est-il si les parties ne parviennent pas à convenir d'un tel procédé ? L'obligation d'utiliser la lettre de voiture électronique est-elle alors caduque ou encourront-elles des sanctions, afin qu'elles s'efforcent de remplir malgré tout les exigences ? Si cette obligation devient effectivement caduque, qu'est-ce qui s'applique alors ? Les parties doivent-elles alors convenir d'utiliser une lettre de voiture papier ou constitue-t-elle la solution de repli automatique, même si le projet de texte n'en dit rien ?

Une telle construction de la loi contredit les principes et la logique de la législation : on ne peut pas faire dépendre une *obligation* légale de ce que le choix est laissé à la personne soumise au droit de remplir ou non certaines exigences. En revanche, il est tout à fait possible de faire dépendre une *possibilité* légale de ce que les parties qui veulent en faire usage vérifient tout d'abord si elles peuvent ou veulent remplir certaines exigences.

Cet élément parle lui aussi en faveur du maintien du rapport règle-exception existant entre lettre de voiture papier et électronique.

5. Les § 3 à 6 de l'article 6a proposé des CIM comportent d'autres dispositions contraignantes dont la mise en pratique est difficile et qui ne pourraient donc bien souvent pas être respectées ou pas de manière fiable. Dans ces circonstances, il faut s'attendre en cas d'entrée en vigueur du nouvel article 6a des CIM à ce que les parties aient, par mesure de précaution, régulièrement recours à l'échappatoire du § 2 de l'article et conviennent de l'utilisation d'une lettre de voiture papier. Ce n'est toutefois pas ainsi que l'objectif recherché, c'est-à-dire promouvoir l'utilisation de la lettre de voiture électronique, sera atteint.

## **6. Conclusion**

Il est donc recommandé de maintenir la règle de la lettre de voiture papier et de donner aux parties la possibilité d'utiliser une lettre de voiture électronique.

Par ailleurs, il conviendrait de ne fixer dans la réglementation que les exigences fondamentales vis-à-vis de la lettre de voiture électronique et de confier le détail de sa forme aux parties au contrat, aidées de leurs associations.

Enfin, il est conseillé de ne pas réglementer, du moins pas pour le moment, les conditions de l'équivalence fonctionnelle de la lettre de voiture électronique

avec la lettre papier dans les CIM, car il reste encore des points non éclaircis et litigieux. L'instrument de la CEE-ONU prend cela en compte et son article 4, § 2, est formulé de manière plus flexible : *si* un enregistrement électronique de données remplit les mêmes fonctions qu'une lettre de voiture (papier), *alors* il est considéré comme équivalent à la lettre de voiture papier. Ce sont les tribunaux qui décident si c'est le cas.

Dans l'ensemble, il est recommandé de synchroniser la refonte de l'article 6, § 9, des CIM avec le développement de la disposition correspondante dans l'instrument juridique de la CEE-ONU.