



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****118<sup>e</sup> session**

Genève, 17-19 octobre 2023

Point 2 c) iv) de l'ordre du jour provisoire

**Instruments relatifs aux transports intérieurs :****Convention relative au contrat de transport international  
de marchandises par route (CMR) :****Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR****Troisième partie du rapport du Groupe d'experts de la  
mise en œuvre de l'eCMR : spécifications fonctionnelles  
et conceptuelles proposées pour le futur système  
eCMR/Analyse des cas d'utilisation****Communication du Groupe d'experts****I. Contexte**

1. Le présent document constitue la troisième partie du rapport établi par le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'eCMR (GE.22) pour la 118<sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1). Fondé sur le document ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/5, il comprend les modifications apportées à la sixième session du GE.22 ainsi que certaines observations formulées par divers participants (notamment les préoccupations exprimées par l'Union internationale des transports routiers (IRU) et ses membres), qui sont présentées en retrait.

2. Le SC.1 est invité à examiner le rapport du Groupe d'experts, qui se compose de quatre parties (ECE/TRANS/SC.1/2023/2 à 5), et à répondre à la demande formulée par le Groupe d'experts (à l'exception de la République islamique d'Iran) visant à ce que son mandat soit prorogé, sans que ses missions et son plan de travail actuels soient modifiés, pour qu'il puisse achever ses travaux et faire rapport au SC.1 à sa 119<sup>e</sup> session, en octobre 2023. En outre, l'IRU a demandé que la solution hybride (qui consiste à donner à l'exploitant ou au conducteur du véhicule routier la possibilité de présenter les données eCMR de différentes manières afin qu'elles puissent être lues par un humain) soit étudiée dans le cadre des futurs travaux du GE.22, dans le cas où le mandat de celui-ci serait prorogé.

---

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (30 août 2023).



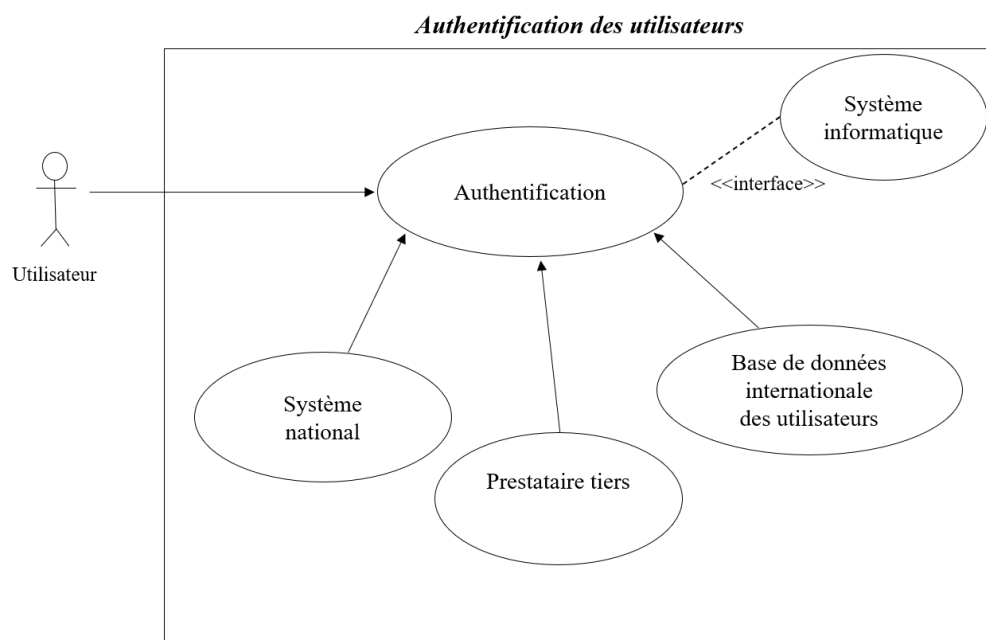
## II. Analyse des cas d'utilisation

Observations que l'IRU et ses associations membres (Azerbaijan International Road Carriers Association (ABADA), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) et Latvijas Auto Association (LAA)) ont formulées à la sixième session et qui ont recueilli l'adhésion de la République islamique d'Iran : la vue d'ensemble des échanges entre les acteurs (utilisateurs) entraînera des modifications des pratiques actuelles qui ne sont pas conformes aux dispositions de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) et du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (Protocole eCMR). Il convient notamment de noter que : a) des obligations supplémentaires sont imposées aux parties (par exemple, l'authentification des utilisateurs) ; b) les spécifications conceptuelles limitent l'utilisation de la lettre de voiture électronique (c'est-à-dire que seuls les utilisateurs authentifiés peuvent utiliser les solutions informatiques et y accéder) ; c) les spécifications conceptuelles imposent des conditions supplémentaires concernant l'utilisation de la lettre de voiture électronique (c'est-à-dire que les utilisateurs doivent être préalablement authentifiés par leur mécanisme national) ; et d) des acteurs qui ne sont pas parties au contrat de transport sont pris en considération dans les spécifications conceptuelles (par exemple, les autorités douanières et les fournisseurs informatiques). On peut déduire de ce qui précède que les spécifications conceptuelles proposées supposent plusieurs modifications touchant à l'essence de la Convention CMR et du Protocole eCMR (par exemple, le fait qu'ils relèveraient du droit public et non plus du droit privé). Par conséquent, il convient de dûment examiner la légalité des modifications proposées. Pour procéder à ces modifications, on doit respecter les procédures de révision prévues respectivement à l'article 49 de la Convention CMR et à l'article 13 du Protocole eCMR.

L'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), l'Association slovène de logistique et la British International Freight Association (BIFA), qui représentent une partie du secteur privé, ainsi que les autorités suédoises ont dit qu'elles ne souscrivaient pas aux observations formulées par l'IRU, ses associations membres et les autorités iraniennes.

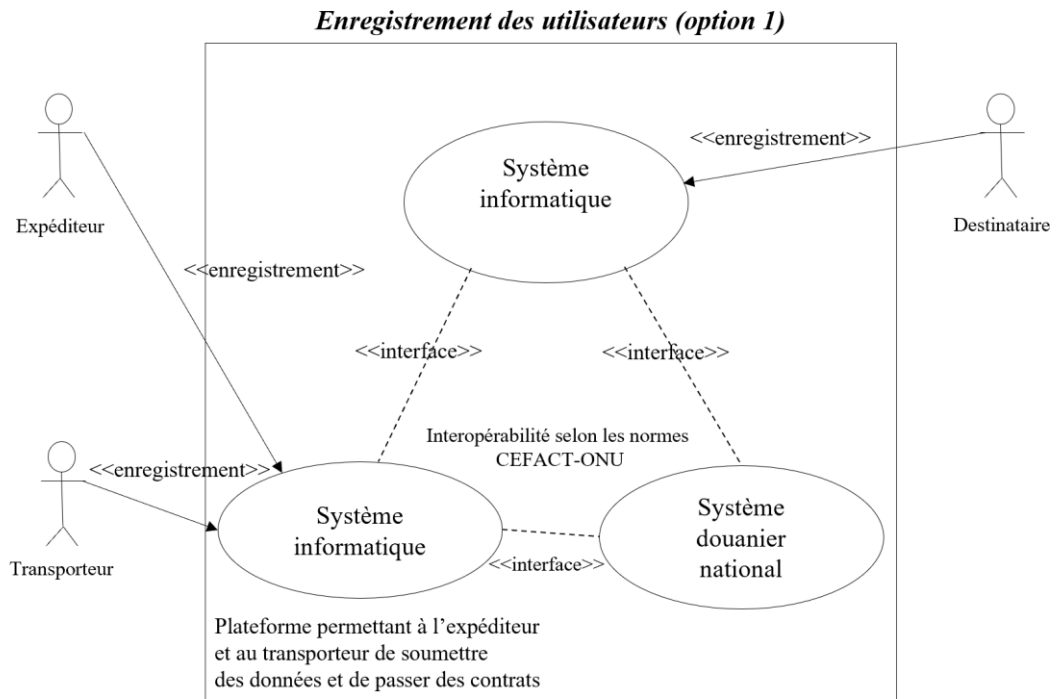
3. L'analyse des cas d'utilisation donne une vue d'ensemble des échanges (utilisations) entre les acteurs (utilisateurs). Elle repose sur l'architecture de haut niveau examinée et tient compte des principaux processus décrits dans les spécifications conceptuelles et fonctionnelles du futur système eCMR.

## 1. Authentification des utilisateurs



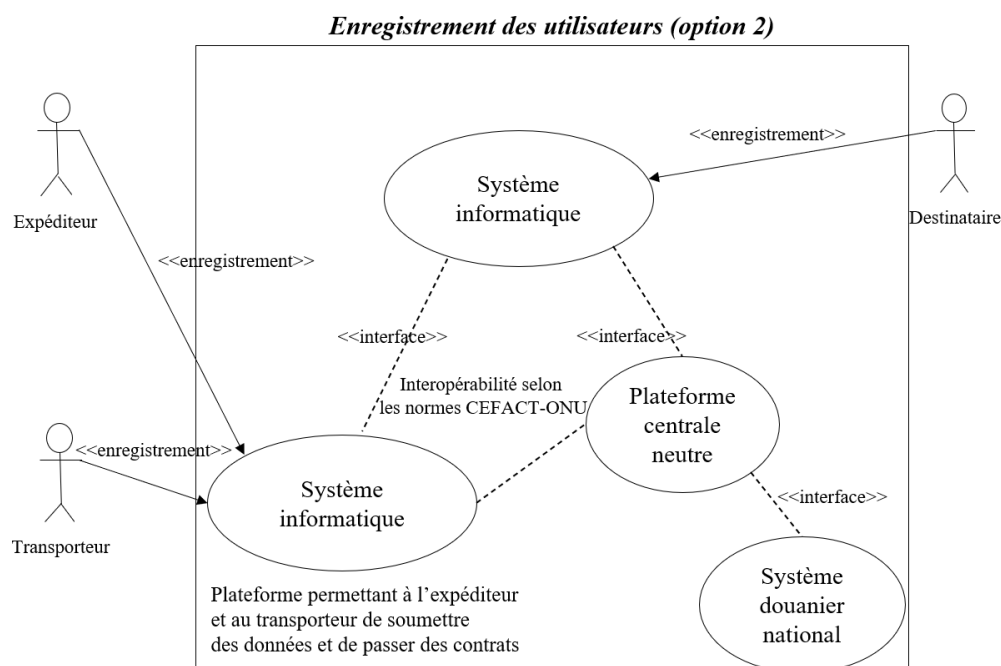
<i>Nom</i>	<i>Authentification des utilisateurs par les mécanismes d'authentification nationaux – cas d'utilisation</i>
Description	Tous les utilisateurs s'authentifient et produisent la preuve de cette authentification en utilisant leurs mécanismes d'authentification nationaux. La preuve d'authentification (code unique ?) est utilisée aux fins de l'enregistrement dans les systèmes informatiques.
Acteurs	Expéditeur, transporteur, destinataire
Objectifs	Seuls les utilisateurs authentifiés peuvent accéder à un système informatique et l'utiliser (une preuve d'authentification peut être exigée).
Conditions préalables	L'utilisateur est autorisé/authentifié.
Conditions a posteriori	L'utilisateur peut accéder à n'importe quel système informatique.
Scénario	<p><b>Authentification</b></p> <p>Les systèmes informatiques permettent de vérifier si les informations fournies par l'utilisateur sont valides et enregistrées dans le mécanisme d'authentification national.</p>
Autre scénario	<p><b>Scénario de secours</b></p> <p>Si, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas possible de procéder à l'authentification, l'utilisateur en est informé. Il doit alors corriger les informations pour pouvoir s'authentifier. À l'avenir, il conviendrait de signaler également au système informatique les cas où un utilisateur n'est plus authentifié pour diverses raisons.</p>
Conditions spéciales	L'accès aux systèmes informatiques eCMR est subordonné à la communication des informations relatives à l'utilisateur.

## 2. Enregistrement des utilisateurs (option 1)



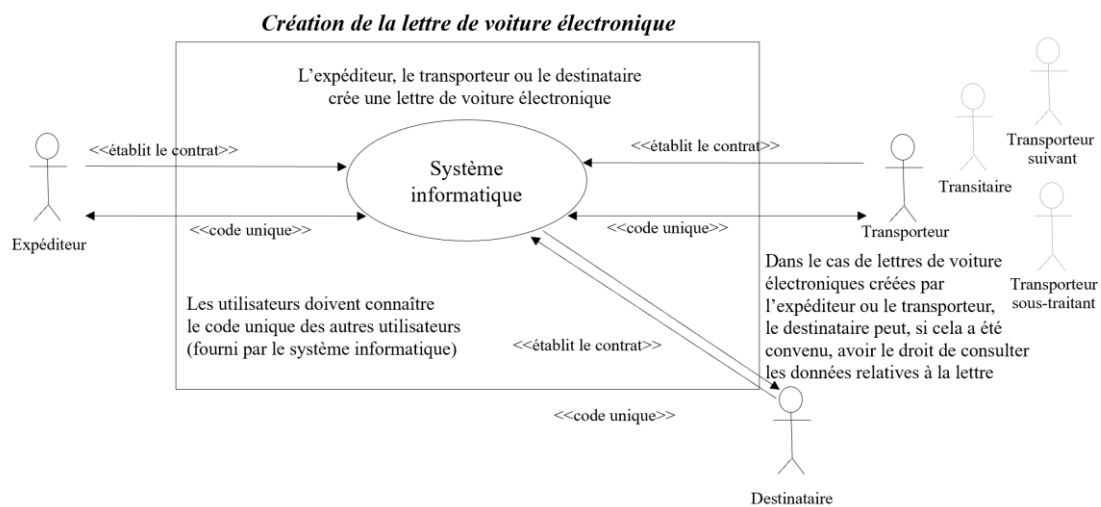
Nom	<i>Enregistrement des utilisateurs dans les systèmes informatiques</i>
Description	Chaque utilisateur s’enregistre dans le système informatique de son choix afin de pouvoir soumettre, valider et recevoir des données. Les autorités douanières sont également concernées.
Acteurs	Expéditeur, transporteur, destinataire, autorité douanière
Objectifs	-
Conditions préalables	L'utilisateur qui s'enregistre dans un système informatique a d'abord été authentifié au moyen de son mécanisme d'authentification national et son identifiant d'authentification unique a été communiqué aux fins de l'enregistrement.
Conditions a posteriori	Les données de l'utilisateur sont enregistrées dans le système informatique sous la mention « autorisé ».
Scénario	<b>Enregistrement</b>  Les utilisateurs s’enregistrent dans le système et sont informés des résultats de l’enregistrement.
Autre scénario	<b>Scénario de secours</b>  Si, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas possible de procéder à l'enregistrement, l'utilisateur en est informé. Il doit ensuite rectifier les informations fournies pour pouvoir s'enregistrer.
Conditions spéciales	Les utilisateurs peuvent ainsi mettre à jour leurs informations dans le système informatique et conserver tous les éléments nécessaires à leurs dossiers, à l'établissement de statistiques, etc.

### 3. Enregistrement des utilisateurs (option 2)



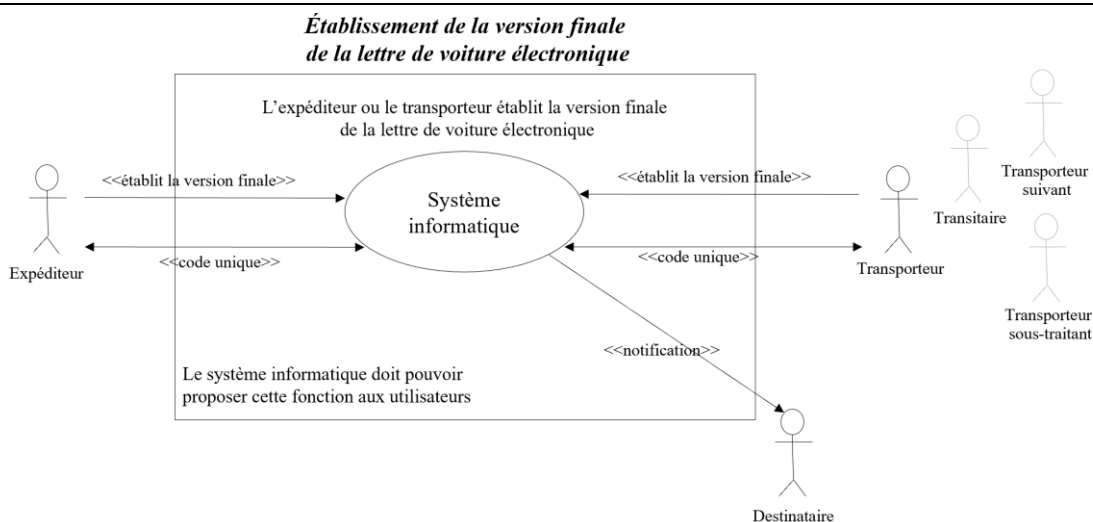
<i>Nom</i>	<i>Enregistrement des utilisateurs dans les systèmes informatiques – cas d'utilisation</i>
Description	Chaque utilisateur s'enregistre dans le système informatique de son choix afin de pouvoir soumettre, valider et recevoir des données. Cette option ne prévoit pas l'enregistrement des autorités douanières étant donné que le recours à une plateforme centrale a été retenu. Les systèmes douaniers sont connectés à cette plateforme afin de recevoir les données.
Acteurs	Expéditeur, transporteur, destinataire
Objectifs	Les utilisateurs sont enregistrés une fois dans un système, puis reconnus.
Conditions préalables	L'utilisateur qui s'enregistre dans un système informatique a été préalablement authentifié au moyen de son mécanisme d'authentification national et son identifiant d'authentification unique a été communiqué aux fins de l'enregistrement.
Conditions a posteriori	Les données de l'utilisateur sont enregistrées dans le système informatique sous la mention « autorisé ».
Scénario	<p><b>Enregistrement</b></p> <p>Les utilisateurs s'enregistrent dans le système et sont informés des résultats de l'enregistrement.</p>
Autre scénario	<p><b>Scénario de secours</b></p> <p>Si, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas possible de procéder à l'enregistrement, l'utilisateur en est informé. Il doit alors rectifier les données fournies pour pouvoir s'enregistrer.</p>
Conditions spéciales	Les utilisateurs peuvent ainsi mettre à jour leurs informations dans le système informatique et conserver tous les éléments nécessaires à leurs dossiers, à l'établissement de statistiques, etc.

## 4. Création de la lettre de voiture électronique



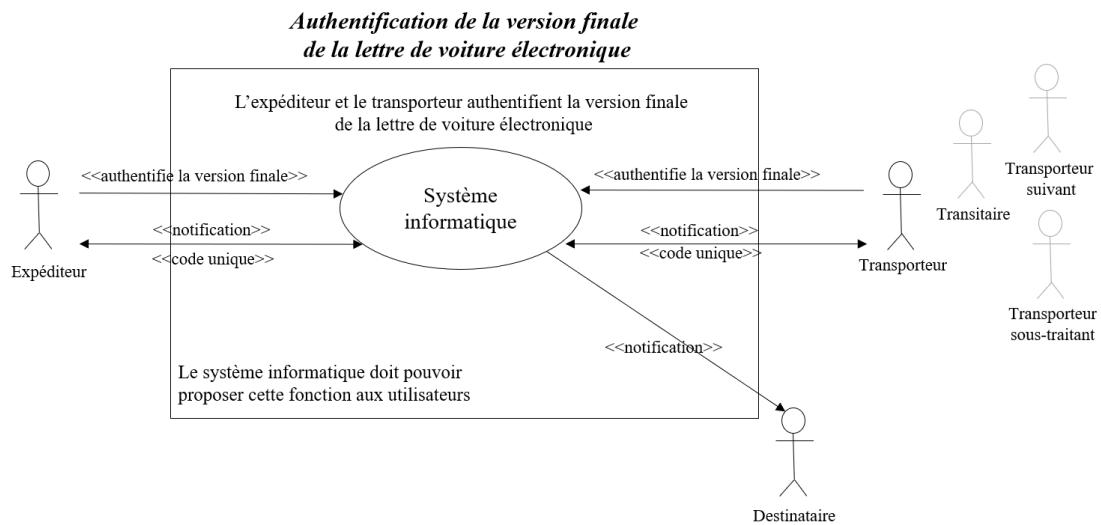
Nom	Création de la lettre de voiture électronique – cas d'utilisation
Description	L'expéditeur, le transporteur ou le destinataire crée la lettre de voiture électronique dans le système informatique choisi en y saisissant toutes les informations pertinentes. La partie qui crée la lettre de voiture électronique connaît le code unique des autres partenaires et l'utilise. Dans certains cas, le destinataire est informé de l'émission d'une nouvelle lettre de voiture électronique, si le transporteur et l'expéditeur en conviennent.
Acteurs	Expéditeur, transporteur, destinataire
Objectifs	Toute lettre de voiture électronique créée par un expéditeur, un transporteur ou un destinataire est enregistrée dans le système informatique.
Conditions préalables	Les titulaires du contrat de transport ont été authentifiés et enregistrés dans le système informatique avant de créer une lettre de voiture électronique.
Conditions a posteriori	La lettre de voiture électronique créée est enregistrée dans le système informatique et porte la mention « créée » jusqu'à ce que l'expéditeur ou le transporteur en établisse la version finale.
Scénario	<p><b>Création</b></p> <p>Une fois que la lettre de voiture électronique a été créée par l'expéditeur et le transporteur ou le destinataire, l'autre partie en est informée par voie électronique et il lui est demandé de confirmer les données, toutes les informations requises par la lettre de voiture électronique lui étant présentées. Il est possible de ne pas informer le destinataire dans les cas où le transporteur ou l'expéditeur a créé la lettre, si l'un ou l'autre ne souhaite pas le faire.</p>
Autre scénario	<p><b>Scénario de secours</b></p> <p>Si la lettre de voiture électronique ne peut pas être envoyée au système informatique par voie électronique ou au moyen des services Web, la partie déclarant la lettre de voiture communique les informations dès que possible car aucune autre solution n'est prévue. Si le problème persiste, il conviendra d'utiliser une autre plateforme ou d'établir une lettre de voiture sur papier.</p>
Conditions spéciales	-

## 5. Établissement de la version finale de la lettre de voiture électronique



Nom	Établissement de la version finale de la lettre de voiture électronique – cas d'utilisation
Description	L'expéditeur et le transporteur peuvent établir la version finale de la lettre de voiture électronique dans le système informatique choisi. La partie qui établit la version finale de la lettre de voiture électronique s'assure que les données sont correctes, qu'elles ont été vérifiées ou approuvées par toutes les autres parties et qu'il convient d'établir la version finale. Les autres parties sont informées de l'établissement de la version finale.
Acteurs	Expéditeur, transporteur
Objectifs	La version finale de la lettre de voiture électronique est établie et enregistrée.
Conditions préalables	La lettre de voiture électronique a été créée par une des parties et toutes les données ont été saisies et vérifiées.
Conditions a posteriori	La version finale de la lettre de voiture électronique est enregistrée dans le système informatique et porte la mention « version finale » jusqu'à ce que l'expéditeur et le destinataire l'aient authentifiée.
Scénario	<p><b>Création</b></p> <p>Une fois que la lettre de voiture électronique a été créée et vérifiée par les différentes parties, l'expéditeur ou le transporteur – indépendamment de celui qui a créé la lettre de voiture électronique – en établit la version finale. Les autres parties (l'expéditeur et le destinataire, s'il en a été convenu ainsi) sont informées de l'établissement de la version finale de la lettre de voiture électronique.</p>
Autre scénario	<p><b>Scénario de secours</b></p> <p>Si la version finale de la lettre de voiture électronique ne peut pas être établie, le système en fournit les raisons aux utilisateurs et leur indique comment y remédier. Les utilisateurs ont la possibilité de signaler tout problème d'ordre technique en ligne aux administrateurs du système informatique afin que ceux-ci y remédient sans délai.</p>
Conditions spéciales	-

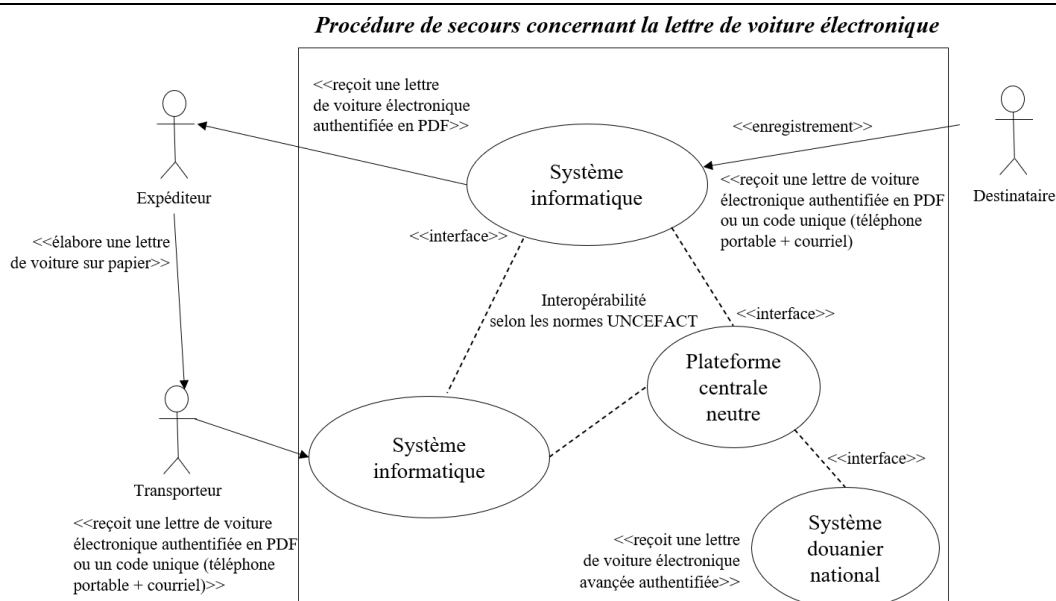
## 6. Authentification de la version finale de la lettre de voiture électronique



Nom	Authentification de la version finale de la lettre de voiture électronique – cas d'utilisation
Description	Tant l'expéditeur que le transporteur authentifient la version finale de la lettre de voiture électronique dans le système informatique choisi. L'authentification de la version finale est la dernière étape de l'établissement d'une lettre de voiture électronique et marque le début du transport. Tous les utilisateurs reçoivent une copie de la version finale authentifiée de la lettre de voiture électronique.
Acteurs	Expéditeur, transporteur
Objectifs	La version finale de la lettre de voiture électronique est authentifiée puis enregistrée et conservée.
Conditions préalables	La version finale de la lettre de voiture électronique a été établie.
Conditions a posteriori	La version finale de la lettre de voiture électronique est stockée dans le système informatique et porte la mention « authentifiée ». Le système conserve de façon sûre ce fichier, qui constitue la version originale de la lettre de voiture électronique ainsi créée, pendant X ans.
Scénario	<p><b>Création</b></p> <p>Une fois la version finale de la lettre de voiture électronique établie, l'expéditeur et le transporteur – indépendamment de celui qui l'a établie – l'authentifient (tous les deux). L'autre partie (le destinataire si convenu) est informée de l'authentification.</p>
Autre scénario	<p><b>Scénario de secours</b></p> <p>Si la version finale de la lettre de voiture électronique ne peut pas être authentifiée, le système en fournit les raisons aux utilisateurs et leur indique comment y remédier. Les utilisateurs doivent avoir la possibilité de signaler tout problème d'ordre technique en ligne aux administrateurs du système informatique afin que ceux-ci y remédient sans délai.</p>
Conditions spéciales	-

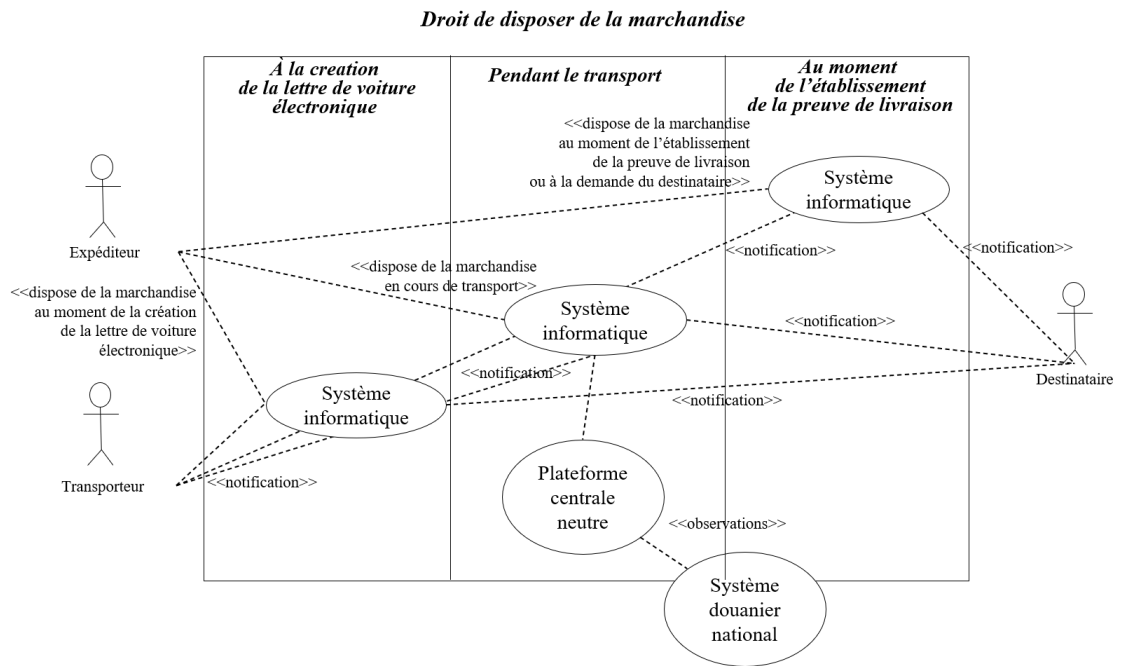


## 7. Procédure de secours



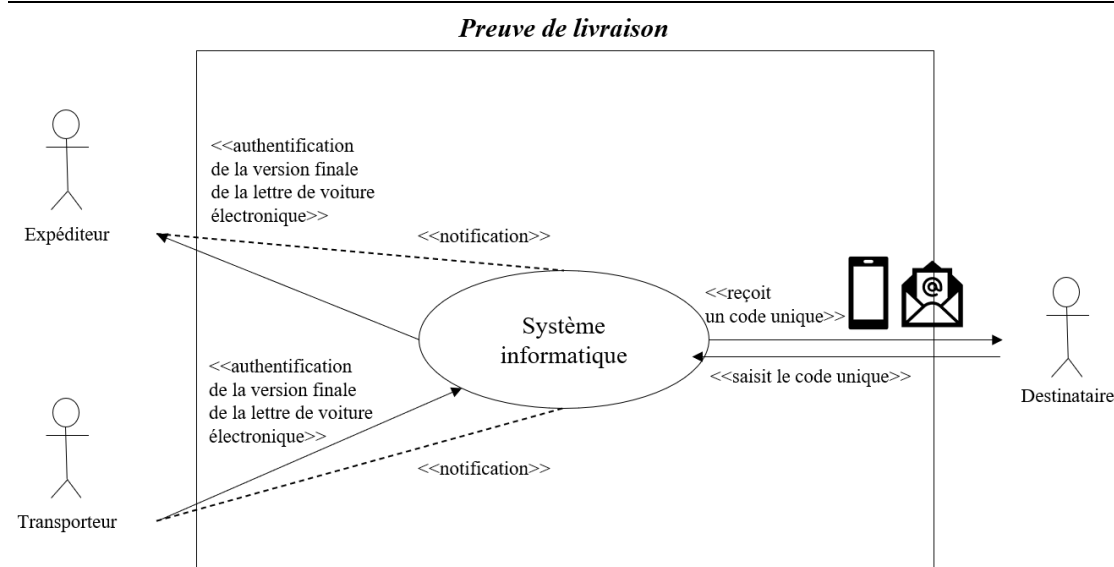
Nom	Procédure de secours – cas d'utilisation
Description	La procédure de secours est d'une importance cruciale pour les opérations du futur système eCMR dans les cas où, pour quelque raison que ce soit, celui-ci ne fonctionne pas comme prévu.
Acteurs	Expéditeur, transporteur, destinataire, système informatique, autorités douanières
Objectifs	Il est fait en sorte que les acteurs du marché continuent d'utiliser la Convention CMR, avec ou sans lettre de voiture électronique.
Conditions préalables	Les procédures de secours sont claires et acceptées par tous les acteurs. Les lettres de voiture sur papier peuvent encore être utilisées lorsque les circonstances l'exigent.
Conditions a posteriori	Toutes les options décrites sont considérées comme équivalant à une lettre de voiture sur papier.
Scénario	<p><b>Création</b></p> <p>Les processus de création d'une lettre de voiture électronique, d'établissement de la version finale d'une lettre de voiture électronique ou d'authentification de la version finale d'une lettre de voiture électronique ne fonctionnent pas, génèrent des erreurs ou il n'y a pas d'accès à Internet. Autre possibilité : les autorités ne peuvent pas vérifier en ligne la lettre de voiture en raison de coupures d'électricité ou de l'impossibilité de se connecter à Internet sur l'itinéraire.</p>
Autre scénario	<p><b>Scénario de secours</b></p> <p>La lettre de voiture sur papier peut être utilisée à tout moment si cela est nécessaire ou imposé. Le système propose une assistance en ligne en cas de besoin, mais aussi des fichiers PDF, des codes QR ou des renseignements anticipés contenant toutes les données relatives à la lettre de voiture électronique à diffuser aux différents utilisateurs en cas d'application des procédures de secours convenues.</p>
Conditions spéciales	-

## 8. Droit de disposer de la marchandise



<i>Nom</i>	<i>Droit de disposer de la marchandise – cas d'utilisation</i>
Description	L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise au moment de la création de la lettre de voiture électronique, au cours du transport et à l'arrivée à destination. Dans tous les cas, le transporteur et le destinataire sont informés de l'application de la procédure y relative, qui commence toujours par l'authentification de l'expéditeur.
Acteurs	Expéditeur, transporteur, destinataire
Objectifs	Il est fait en sorte que le transporteur sache à tout moment qui a le droit de disposer de la marchandise et qui donne les instructions.
Conditions préalables	Le droit de disposer de la marchandise revient à l'expéditeur et lui seul peut engager la procédure.
Conditions a posteriori	Le destinataire a le droit de disposer de la marchandise et de désigner un nouveau destinataire si nécessaire.
Scénario	<p><b>Création</b></p> <p>L'expéditeur décide du moment où il souhaite transférer le droit de disposer de la marchandise au destinataire. Le système permet de lancer la procédure à n'importe quel stade du transport.</p>
Autre scénario	<p><b>Scénario de secours</b></p> <p>Dans le cas où l'expéditeur conserve le droit de disposer de la marchandise, la Convention prévoit différentes modalités permettant au destinataire et au transporteur de prendre des mesures et de demander des instructions à l'expéditeur.</p>
Conditions spéciales	-

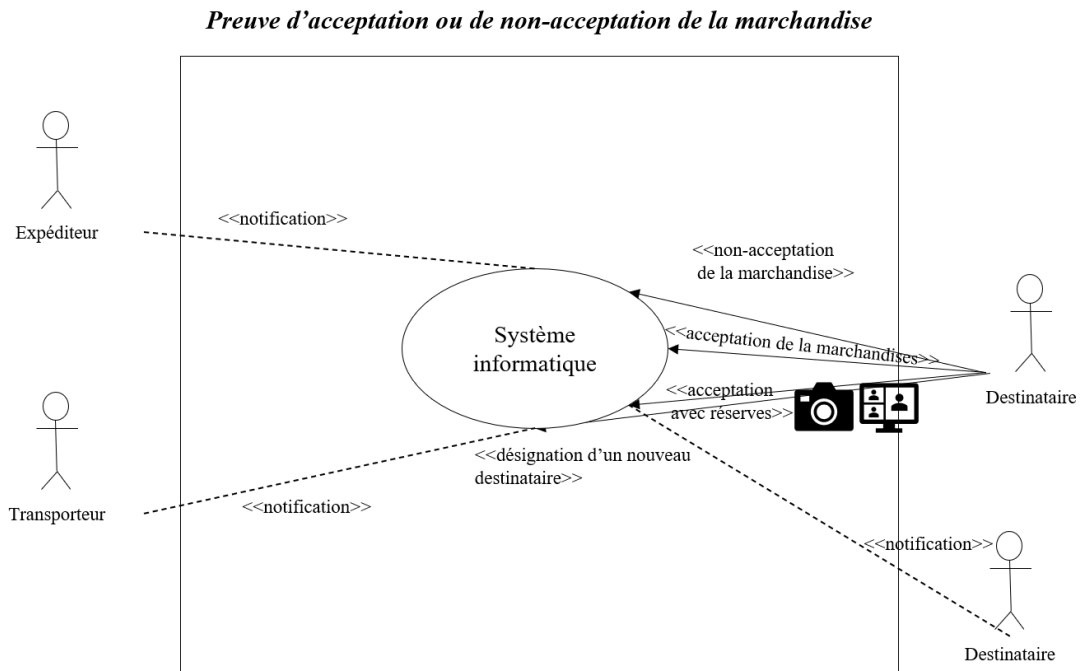
## 9. Preuve de livraison



*Nom* Preuve de livraison – cas d'utilisation

Description	À l'établissement de la lettre de voiture en ligne, le destinataire reçoit un code unique sur son téléphone portable ou par courriel. À la livraison, le transporteur lui demande ce code pour le saisir dans le système afin de confirmer la livraison. C'est à ce moment que le destinataire obtient le droit de disposer de la marchandise, cette procédure remplaçant la remise du deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il le fait, les utilisateurs concernés sont informés que la marchandise est arrivée à destination.
Acteurs	Expéditeur, transporteur, destinataire
Objectifs	Il est fait en sorte que le transporteur livre la marchandise au bon destinataire. Le destinataire a le droit de disposer de la marchandise.
Conditions préalables	Le destinataire exact a été indiqué au moment de la création de la lettre de voiture électronique. Son numéro de téléphone portable et son adresse électronique ont été précisés aux fins de l'envoi du code unique.
Conditions a posteriori	Le destinataire suit ensuite la procédure de preuve d'acceptation ou de non-acceptation des marchandises.
Scénario	<p><b>Création</b></p> <p>Le camion arrive dans les locaux du destinataire et son chauffeur demande le code unique à saisir dans le système afin de s'assurer que le destinataire est le bon et d'achever la procédure de preuve de livraison.</p>
Autre scénario	<p><b>Scénario de secours</b></p> <p>En cas de défaillance du système, si le destinataire n'a pas le code unique, il s'adresse aux administrateurs du système informatique. L'expéditeur, et non le transporteur étant donné qu'il est question du droit de disposer des marchandises, peut vérifier à nouveau dans le système les coordonnées du destinataire, les corriger en cas d'erreur et utiliser une fonction « envoyer un code unique au destinataire » afin que le système envoie un nouveau code unique au destinataire.</p>
Conditions spéciales	-

## 10. Preuve d'acceptation ou de non-acceptation des marchandises



Nom	<i>Preuve d'acceptation ou de non-acceptation des marchandises – cas d'utilisation</i>
Description	Le destinataire a le droit de vérifier la marchandise et de l'accepter ou non, ou encore de désigner un nouveau destinataire. Il accède donc au système et accepte la livraison en clôturant la lettre de voiture ou saisit des réserves, des remarques ou des observations (et en téléchargeant des photos ou vidéos justifiant ces réserves). À ce moment, le transporteur a la possibilité de lire ces observations sans pouvoir les supprimer, mais il pourra y répondre si nécessaire.
Acteurs	Expéditeur, transporteur, destinataire
Objectifs	Il est fait en sorte que le destinataire vérifie les marchandises et fasse part de ses observations si nécessaire.
Conditions préalables	Le destinataire a d'abord mené à terme la procédure de preuve de livraison.
Conditions a posteriori	Le transporteur et l'expéditeur prennent les mesures appropriées selon que le destinataire accepte ou non la marchandise, qu'il l'accepte avec des réserves ou qu'il désigne un nouveau destinataire.
Scénario	<b>Création</b> Le destinataire vérifie les marchandises, leur état, leur emballage, etc.
Autre scénario	<b>Scénario de secours</b> La Convention s'applique en fonction du scénario choisi.
Conditions spéciales	-