



UPU UNION
POSTALE
UNIVERSELLE

Directives pour l'établissement d'un service international de transport postal ferroviaire

Forum UPU–Rail

Octobre 2022

Table des matières		Page
0	Introduction	4
1.	Contexte et informations générales	5
1.1	Objectifs du transport postal ferroviaire	5
1.2	Importance stratégique du service de transport postal ferroviaire	6
1.3	Avantages du recours au chemin de fer pour le transport postal	7
2.	Flux de travail, procédures de traitement et formalités douanières	8
2.1	Établissement d'un itinéraire de transport ferroviaire	8
2.2	Produits postaux de l'UPU concernés	9
2.3	Procédures au point d'origine et rôles des parties prenantes	9
2.4	Procédures de transit et rôles des parties prenantes	12
2.5	Procédures adoptées par les différentes autorités douanières	12
2.6	Procédures au point de destination et rôles des parties prenantes	13
3.	Perspectives	14
3.1	Procédures fluides facilitées grâce à l'échange de données électroniques	14
3.2	Sûreté et sécurité	16
	Annexe 1 – Description détaillée des documents et des formules utilisés pour le transport des envois postaux par voie ferroviaire	17
	Annexe 2 – Glossaire	26
	Annexe 3 – Étude de cas – Transport ferroviaire de colis de la République populaire de Chine à l'Europe. Intégration du transport ferroviaire dans le réseau postal	32
	Annexe 4 – Étude de cas – Trains-blocs réservés au transport du courrier partant de la République populaire de Chine vers l'Europe	35
	Annexe 5 – Pratiques exemplaires pour l'établissement d'un service de transport du courrier international par voie ferroviaire – Sur la base des procédures opérationnelles normalisées diffusées par China Post	36
	Annexe 6 – Modèle postal universel de l'UPU	42
	Annexe 7 – Étude de cas – Réglementation douanière de l'Union européenne	44
	Annexe 8 – Feuille de route concernant l'interopérabilité des systèmes d'échange de données informatisé des opérateurs désignés et des entreprises ferroviaires/de transport/de logistique pour le transport des envois postaux par conteneur	45
	Annexe 9 – Étude de cas – Système ICS2 (version 3) – Exigences juridiques applicables aux scénarios de transport du courrier par voie ferroviaire	56
	Annexe 10 – Transport multimodal des envois postaux	58
	Annexe 11 – Étude de cas – Programme d'intégrité des scellements et respect de la norme ISO 17712 pour les scellements de haute sécurité	59
	Annexe 12 – Parties prenantes	62
	Annexe 13 – Liste des abréviations	69

0. Introduction

Le document actuel vise à fournir un aperçu global du contexte en matière de transport du courrier par voie ferroviaire, des procédures opérationnelles et des responsabilités des parties prenantes tout au long du trajet ainsi que la marche à suivre, notamment concernant l'échange de données électroniques préalables (EAD) aux fins de la déclaration en douane et de l'évaluation préalable des risques. Il est destiné à être une description générique de l'initiative de transport du courrier par rail et sert de source d'informations à toutes les parties intéressées qui souhaitent y prendre part. Au-delà des procédures opérationnelles spécifiques, des informations supplémentaires ont été intégrées au présent document pour permettre aux lecteurs de se familiariser avec les informations pertinentes concernant le secteur, ce qui sera bénéfique lors des phases d'évaluation et de mise en œuvre. Ces informations supplémentaires peuvent comprendre des enseignements tirés de projets pilotes ou de plans pour les échanges d'EAD entre les opérateurs désignés et les transporteurs ferroviaires.

Le transport du courrier par voie ferroviaire s'est révélé être une alternative efficace, parmi d'autres, au transport aérien international conventionnel. Cela s'est particulièrement vérifié lors de la pandémie de COVID-19, lorsque les capacités aériennes internationales ont chuté en très peu de temps et certains petits opérateurs désignés étaient continuellement confrontés à une pénurie de solutions de transport disponibles à court et à moyen terme. Cette situation a rappelé aux opérateurs désignés que tous les moyens de transport doivent être examinés et envisagés et la mise en place d'un réseau de transport postal international plus flexible et plus résilient doit figurer parmi les grandes priorités du secteur postal, en étroite coopération avec les transporteurs. De plus, le transport ferroviaire offre la possibilité de transporter des envois non prioritaires pour des expéditeurs du commerce électronique sensibles aux prix, fournissant des services adaptés aux attentes de la clientèle. Les récipients vides et les retours peuvent aussi être intégrés à ce canal pour dévoiler tout le potentiel du transport ferroviaire en matière de réduction des contraintes du transport aérien. Depuis 2017, l'UPU a pris les devants pour explorer cette initiative, en étroite collaboration avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et les organisations et associations internationales des chemins de fer. Ce document est l'une des principales réalisations de cette collaboration, dans laquelle toutes les parties prenantes ont contribué depuis leurs secteurs respectifs pour rendre possible le transport du courrier international par voie ferroviaire.

Pour mettre en place le transport du courrier international par voie ferroviaire, des efforts sont nécessaires dans trois secteurs : opérateurs désignés, autorités douanières (avec d'autres autorités nationales) et compagnies ferroviaires. L'opérateur désigné d'origine conclut un contrat de transport avec le premier ou tous les transporteurs ferroviaires pour le transport, conformément aux modalités de coopération privilégiées bilatéralement. Les messages d'EAD doivent être transmis à l'opérateur désigné de destination pour préavis. Le ou les transporteurs assurent la liaison avec les entreprises ferroviaires et les autorités douanières sur le trajet pour gérer les questions opérationnelles et les déclarations en douane de transit. Au fil des ans, les processus de transport international et de déclaration en douane ont été optimisés et normalisés grâce aux efforts collectifs réalisés par l'ensemble des parties prenantes. À la suite du transit, l'opérateur désigné de destination reçoit des dépêches et procède au réacheminement du courrier vers ses destinations finales ou établit une liaison avec d'autres solutions de transport. En temps utile, les messages d'EAD sont échangés entre les opérateurs désignés et les transporteurs ferroviaires afin qu'ils remplissent leurs obligations respectives auprès des autorités douanières de destination dans les régions/pays où ces données sont nécessaires.

Ces directives sont évolutives et susceptibles d'être mises à jour selon les circonstances. Les réalisations des livrables à moyen et à long terme de cette initiative seront intégrées en conséquence et consistent en la création de nouveaux corridors dans d'autres parties du monde, l'échange de messages d'EAD entre les parties prenantes pour respecter les exigences réglementaires ou encore l'établissement d'un réseau de transport postal mondial plus flexible et résilient.

Les parties intéressées par l'établissement d'un service de transport postal ferroviaire international ou ayant des questions concernant cette initiative sont invitées à contacter le programme «Transport et distribution au dernier kilomètre» du Bureau international de l'UPU (transport@upu.int).

1. Contexte et informations générales

1.1 Objectifs du transport postal ferroviaire

La proposition de travail 10 du Plan d'activités d'Istanbul de l'Union postale universelle (UPU) (2017–2020) a donné les instructions ci-après au Conseil d'exploitation postale (CEP) de l'UPU:

- «Élaborer des procédures détaillées pour l'échange de courrier international par voie ferroviaire, notamment:
- en travaillant avec les organisations internationales pour le transport ferroviaire concernées et avec l'OMD pour étudier et élaborer conjointement la réglementation pertinente en matière de transport d'envois postaux par voie ferroviaire;
- en organisant des séminaires ou des ateliers, conjointement avec ces organisations et l'OMD, afin de partager et diffuser les pratiques exemplaires.»

Ces instructions ont pour but d'améliorer l'interopérabilité de l'infrastructure du réseau postal par le biais des activités liées au transport en:

- élaborant des normes d'exploitation en matière de transport d'envois postaux par voie ferroviaire;
- facilitant le passage des frontières pour le transport du courrier international par voie ferroviaire;
- soumettant toute proposition visant à compléter ou à modifier les Actes de l'Union aux organes compétents de l'UPU pour approbation, le cas échéant.

En mars 2017, aux fins de cette mission, le CEP a constitué une équipe spéciale sur le transport ferroviaire des envois postaux. Reconnaisant l'importance de ces travaux, le Comité de contact «UPU–Rail» a été créé en novembre 2018, puis transformé en Forum UPU–Rail en février 2020. Ce dernier se veut davantage ouvert et constitue un cadre de coopération entre tous les acteurs de la chaîne logistique prenant part au transport du courrier par voie ferroviaire.

Dans le cadre de cette initiative, l'élaboration de règlements, de procédures et de normes communes pour le nouveau service est nécessaire. Ces outils, ainsi que les normes d'exploitation en matière de transport des envois postaux, sont en cours d'élaboration. Ils seront ensuite actualisés en fonction des résultats des projets pilotes et de l'expérience et des enseignements tirés des opérations régulières de transport du courrier par voie ferroviaire.

Le transport du courrier par voie ferroviaire est aujourd'hui régulièrement employé, de nouveaux itinéraires sont créés et de nombreux pays de transit ayant divers régimes douaniers y participent. L'une des avancées majeures dans ce domaine concerne les trains-blocs réservés au transport du courrier. Ces trains ont été lancés au début de 2020 pour résorber les énormes quantités de courrier en retard partant de la République populaire de Chine et destiné à l'Europe, à la suite de la pandémie de COVID-19, qui a causé une insuffisance des capacités de transport aérien. La présente version de ces directives s'appuie sur l'expérience et les enseignements tirés d'opérations quotidiennes. L'objectif consiste à harmoniser et à simplifier les réglementations, normes et formalités des secteurs postal, douanier et ferroviaire afin de venir consolider les efforts de facilitation du commerce international.

Les présentes directives ont été mises au point par toutes les parties prenantes du Forum UPU–Rail: l'UPU, l'OMD et la Commission européenne, ainsi que les opérateurs désignés, les administrations douanières nationales et les organisations ferroviaires internationales qui ont participé aux projets pilotes et prennent part aux opérations régulières de transport du courrier par voie ferroviaire.

Les présentes directives ont un caractère non obligatoire et neutre. Elles pourraient servir de modèle aux opérateurs désignés et aux compagnies ferroviaires dans d'autres parties du monde. L'UPU est une organisation intergouvernementale qui répond aux besoins de ses 192 Pays-membres, sans considérations géographiques.

Ces directives visent à offrir une source d'information aux opérateurs désignés, aux administrations douanières et aux compagnies ferroviaires concernés par le transport international d'envois postaux par voie ferroviaire. Elles se composent d'éléments clés et d'enseignements tirés des efforts visant à faciliter l'établissement d'un service international de transport postal ferroviaire et de promouvoir la coopération et l'échange à l'échelle nationale et internationale entre les opérateurs désignés, les administrations douanières et les compagnies ferroviaires.

Ces directives sont évolutives et seront donc actualisées aussi souvent que nécessaire afin de refléter les résultats des derniers projets pilotes et expériences nationales et de prendre en considération les mises à jour des procédures douanières, notamment le développement de l'échange de données électroniques, visant à accélérer et à rendre plus sûr le transport des envois internationaux par voie ferroviaire. Conformément aux exigences juridiques du système de contrôle des importations de la Commission européenne (ICS2 V3), les opérateurs ferroviaires transportant du courrier vers le territoire douanier de l'Union européenne (UE) devront fournir à l'avance des informations sur le transport au bureau de douane de première entrée, c'est-à-dire à la douane compétente à l'endroit où le train entre dans l'UE. Le système ICS2 V3 entrera en vigueur au 15 mars 2024. Des projets pilotes pour l'échange de messages CARDIT/RESBIT devront être organisés en 2022 pour veiller à ce que l'ensemble des acteurs soient prêts à l'application de ces nouvelles exigences – notamment les transporteurs ferroviaires.

Ces directives ont été élaborées par le Forum UPU–Rail avec la participation des membres suivants:

- Opérateurs désignés – Pays-membres du CEP: Allemagne, Chine (Rép. pop.) (présidence), France, Pologne et Russie (Fédération de).
- Observateurs: Bélarus, Kazakhstan et Lituanie.
- Administrations douanières: douanes chinoises.
- Acteurs externes: OMD, Commission européenne, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Conseil international de coordination pour les transports transeursiens (CCTT), Communauté européenne du rail (CER) et Union internationale des chemins de fer (UIC).

L'annexe 12 présente en détail les fonctions des différentes parties prenantes qui ont participé à l'élaboration de ces directives.

Il convient de remarquer que l'UPU a signé un protocole d'accord avec trois organisations internationales et deux associations: l'OMD, l'OTIF, l'OSJD, le CIT et le CCTT.

Aux fins du présent document, le projet sera désigné par «le projet de transport postal ferroviaire». Il est entendu que ce projet est dirigé par l'UPU, une organisation intergouvernementale du secteur postal, qui collabore étroitement avec des organisations et associations internationales du secteur ferroviaire au profit de ses 192 Pays-membres.

1.2 Importance stratégique du projet de transport postal ferroviaire

Pour toutes les parties prenantes, le projet de transport postal ferroviaire offre des perspectives uniques pour l'amélioration des processus commerciaux ainsi que pour la facilitation et la promotion du commerce international en développant les vastes réseaux postal et ferroviaire et faisant la promotion de l'intégration régionale et de la compétitivité économique.

Afin de saisir les opportunités offertes par ce mode de transport intercontinental, en particulier dans le secteur florissant du commerce électronique, toutes les parties prenantes doivent travailler ensemble afin 1° d'adhérer au principe de «liberté de transit» et de vaincre les obstacles à la fluidité du transport des envois postaux par voie ferroviaire, 2° d'améliorer l'échange d'EAD et de mener des projets pilotes en la matière, 3° d'harmoniser et de simplifier les procédures et les formalités (notamment lors du transbordement direct des envois sans intervention de l'opérateur désigné du pays de transbordement et concernant l'admission des documents de transport dans le cadre des formalités douanières), 4° de concevoir des règlements, des procédures et des normes d'exploitation communes pour le transport du courrier par voie ferroviaire, 5° de renforcer les mesures de sécurité et de sûreté grâce à une gestion des risques efficace et de solides programmes d'intégrité des scelllements, 6° de promouvoir le transport multimodal et 7° d'encourager la dématérialisation des documents de transport.

Le projet de transport postal ferroviaire cherche à aider les opérateurs désignés à établir un nouveau mode de transport des envois internationaux, qui se limitait jusqu'alors aux voies maritime et aérienne. Grâce au transport par voie ferroviaire, les opérateurs désignés peuvent acheminer les biens du commerce électronique et davantage stimuler le commerce électronique mondial, qui, à l'heure actuelle, augmente chaque année de 20%. L'UPU souhaite pleinement exploiter l'infrastructure postale (le plus grand réseau physique du monde) pour acheminer les envois postaux et les marchandises du commerce électronique au tarif le plus bas possible.

Le projet de transport postal ferroviaire offre aussi une nouvelle source de revenu pour les compagnies ferroviaires internationales. Dans certains pays, le rail n'est encore utilisé de manière active et régulière que pour le transport des envois nationaux. Avec l'acheminement des envois internationaux, le transport par voie ferroviaire est devenu une solution pertinente vers laquelle se tournent les commerçants et les vendeurs en ligne.

Pour l'OMD et les administrations douanières nationales, même si leurs instruments et leurs outils ont été pour la plupart pensés pour n'importe quel mode de transport, il s'agit d'une opportunité exaltante de s'engager aux côtés des organisations et associations ferroviaires afin de faciliter le transport des envois postaux par voie ferroviaire, tout en garantissant le respect des exigences réglementaires relatives au franchissement des frontières. Les administrations douanières examineront pour la première fois la chaîne logistique postale sous l'angle du transport ferroviaire et devront débattre en continu de procédures de transit douanier efficaces et concrètes pour ce nouveau mode de commerce international. Les nombreux défis corrélatifs pourraient exiger d'adapter les procédures et les prescriptions de façon harmonisée. L'OMD a entamé des discussions sur la coopération entre les douanes et les acteurs ferroviaires en 2017 en abordant les questions de la déclaration des envois en transit, des EAD, de l'inspection du fret, du contrôle des passagers et de l'harmonisation des données pour le transit ferroviaire. En 2019, l'OMD a lancé un projet ferroviaire comprenant une enquête envoyée à ses membres, des études de terrain sur le transit ferroviaire, un atelier mondial sur le transport ferroviaire, l'élaboration de directives et des activités de renforcement des capacités de ses membres. À la suite de ce projet, l'OMD a mis au point les Directives de l'OMD sur les chemins de fer. Au vu du nombre de pays participant au transport par voie ferroviaire, une gestion efficace et efficiente par les administrations douanières de ce nouveau mode de commerce international permettra d'accélérer le commerce légal à un coût réduit, de réduire le commerce illégal, de sécuriser la chaîne logistique postale et d'améliorer la connectivité et l'intégration des régions, contribuant ainsi aux Objectifs de développement durable des Nations Unies.

1.3 Avantages du recours au chemin de fer pour le transport des envois postaux

Promotion du commerce électronique

- En tant qu'agence spécialisée des Nations Unies pour les services postaux, l'UPU est bien placée pour faciliter le commerce international et le commerce électronique transfrontalier. La Stratégie postale mondiale d'Istanbul (SPMI) de l'UPU reconnaissait l'importance de ce secteur d'activité. Le but 2 de celle-ci (Offrir des produits durables et modernes) prévoyait ainsi un programme intitulé «Commerce électronique et facilitation du commerce».
- Les microentreprises et les petites et moyennes entreprises seront en mesure d'exporter leurs marchandises découlant du commerce électronique grâce à ce nouveau canal de transport postal.
- En termes de performance des produits, les principaux clients de certains opérateurs désignés souhaiteraient pour leurs produits un service de bout en bout et un calendrier fiable (objectif de 90% de respect du délai). Afin de pouvoir respecter cette contrainte de temps, les opérateurs désignés veulent que la fiabilité et l'efficacité du processus de transport ferroviaire soient garanties.
- Les vendeurs en ligne pourront acheminer leurs marchandises pour un coût raisonnable, ce qui entraînera une hausse des volumes de trafic.
- Les opérateurs désignés pourront envoyer et retourner les marchandises de manière plus économique (par voie ferroviaire plutôt qu'aérienne).

Nouveau mode de transport des envois internationaux

- Les opérateurs désignés disposeront d'un nouveau mode de transport pour les envois internationaux.
- Le projet de transport postal ferroviaire contribuera au développement de procédures universelles applicables au transport ferroviaire.
- Les opérateurs désignés pourront choisir un transport multimodal (par voies ferroviaire, routière, maritime et aérienne) pour faciliter l'acheminement rapide des envois internationaux.

Viabilité opérationnelle

- Le transport ferroviaire peut se révéler plus rapide et plus fiable que d'autres modes d'acheminement (p. ex. par voie maritime).

- Le transport de larges volumes d’envois postaux dont l’acheminement par voie aérienne est difficile, voire interdit, sera possible, si les règles pertinentes en matière d’interdiction et de restriction dans le transport ferroviaire sont dûment respectées.
- Le transport postal ferroviaire devrait alléger la pression exercée sur le courrier de surface transporté par voie aérienne (S.A.L.).
- Le coût des procédures opérationnelles sera maintenu à un niveau minimal pour garantir la viabilité de cette solution.
- L’échange de données informatisé (messages EDI) et l’identification par radiofréquence (RFID) seront appliqués de bout en bout, au profit de toutes les parties prenantes.

Sécurité

- Sous réserve de contrôles de sûreté et de sécurité, le transport ferroviaire pourrait permettre aux opérateurs désignés d’expédier les envois postaux contenant des quantités autorisées de marchandises dangereuses admissibles qui ne peuvent pas être acheminés par voie aérienne.
- L’apposition, au point d’origine, de scelléments électroniques ou mécaniques sur les conteneurs ou les wagons permettra de renforcer la sécurité.

Transport économique et durable

- L’acheminement des envois postaux par voie ferroviaire sera économique.
- En termes de consommation de carburant et d’émissions de carbone, le transport ferroviaire est plus avantageux que le transport aérien, y compris le courrier de surface transporté par voie aérienne. Pour une question de durabilité environnementale, la voie ferroviaire pourrait être une alternative viable au courrier de surface transporté par voie aérienne pour les envois non prioritaires, en conformité avec les Objectifs de développement durable des Nations Unies et le but 3 de la SPMI (l’un des programmes du but 3 de la SPMI s’intitulant «Développement durable»).

2. Flux de travail, procédures de traitement et formalités douanières

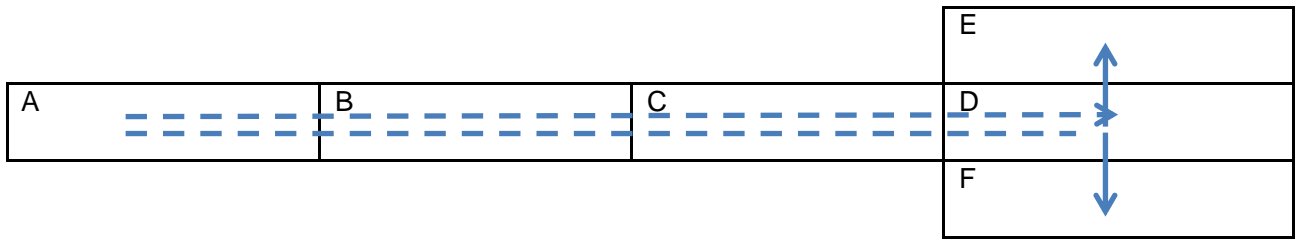
2.1 Établissement d’un itinéraire de transport ferroviaire

Garantir la liberté de transit est une obligation fondamentale de l’ensemble des Pays-membres de l’UPU, comme l’indique l’article 1.1 de la Constitution de l’UPU¹.

Dans la figure ci-dessous:

- L’opérateur désigné d’origine se trouve dans le pays A.
- L’opérateur désigné de destination (de l’expédition acheminée par voie ferroviaire) se trouve dans le pays D. L’expédition envoyée par le pays A contient des dépêches destinées au pays D et peut aussi comprendre des dépêches closes en transit vers les pays E et F (en transit en dépêches closes via le pays D).
- Les pays B et C sont les pays de transbordement direct. En temps normal, les opérateurs désignés des pays B et C n’interviennent pas dans l’acheminement de l’expédition qui traverse leur territoire.
- Les opérateurs désignés des pays E et F reçoivent les dépêches closes en transit par l’intermédiaire de l’opérateur désigné du pays D, avec les envois du pays D. Le transport du pays D au pays E, et du pays D au pays F, n’a rien à voir avec le transport ferroviaire du pays A vers le pays D.

¹ «Les pays qui adoptent la présente Constitution forment, dans le cadre de l’organisation intergouvernementale dénommée «Union postale universelle», un seul territoire postal pour l’échange réciproque des envois postaux. La liberté de transit est garantie dans le territoire entier de l’Union (...).»



En s'appuyant sur la figure ci-dessus et sur les expériences menées dans le domaine du transport du courrier par voie ferroviaire, les présentes directives ont été élaborées comme des recommandations destinées aux différentes parties prenantes (à savoir les opérateurs désignés, les douanes et les compagnies ferroviaires des pays d'origine, de transit et de destination) afin d'établir de nouveaux itinéraires pour le transport ferroviaire des envois postaux.

2.2 Produits postaux de l'UPU concernés

Dans le cadre des projets pilotes, le principal élan s'est orienté vers les articles du commerce électronique. Cependant, chacun des produits postaux de l'UPU ou des produits dérivés issus de l'échange de courrier international ci-après peut être transporté par voie ferroviaire:

- Envois de la poste aux lettres, dont les petits paquets jusqu'à 2 kilogrammes.
- Colis.
- Colis ECOMPRO.
- Envois EMS.
- Retours (des produits postaux).
- Récipients vides.

2.3 Procédures au point d'origine et rôles des parties prenantes

Opérateurs désignés

- a) Il convient que l'opérateur désigné d'origine communique avec la compagnie ferroviaire pour déterminer la faisabilité de chaque nouvel itinéraire en fonction de plusieurs facteurs: horaires des lignes ferroviaires, horaires des trains, processus de remise en vigueur au point d'origine, part des volumes transportée par conteneur (utilisation et type de conteneur), recours à un train de fret ou à un train de voyageurs, volumes estimés, fréquence d'expédition prévue, tarifs estimés pour le transport, heure d'arrivée prévue, modalités de facturation, etc.
- b) Il convient que l'opérateur désigné d'origine consigne par écrit tous les aspects logistiques d'un nouvel itinéraire et les communique à toutes les parties prenantes, y compris au premier transporteur (qui doit transmettre ces informations à ses agents ou sous-traitants) et à l'opérateur désigné de destination. Les informations concernant le tarif négocié pour le transport ne sont pas concernées, car elles sont généralement considérées comme des informations commerciales confidentielles faisant l'objet d'un accord bilatéral entre l'opérateur désigné d'origine et le transporteur (à savoir l'entreprise ferroviaire).
- c) Avant la remise des récipients de courrier à l'entreprise ferroviaire, il convient que l'opérateur désigné d'origine remplisse les formules postales adéquates (feuille d'avis CN 31/feuille de route CP 87, étiquettes de récipients CN 34/CP 83 et bordereau de livraison CN 37) de manière claire et lisible en s'assurant que les récipients sont étiquetés dans le respect des Règlements de l'UPU. En outre, un bordereau de livraison CN 47 sera employé en remplacement du bordereau de livraison CN 37 si des récipients vides plutôt que des récipients contenant du courrier sont à transporter par voie ferroviaire. (Note – étant donné que seuls les récipients contenant du courrier sont transportés par voie ferroviaire à l'heure actuelle, à des fins de cohérence et de clarté, seuls le bordereau de livraison CN 37 sera utilisé pour se référer au bordereau de livraison générique employé pour le transport ferroviaire des dépêches dans le contexte du présent document).
- d) Avant la remise des sacs de courrier à l'entreprise ferroviaire, l'opérateur désigné d'origine scanne les sacs de courrier lors de la création des dépêches et des expéditions et transmet les messages PREDES et PRECON à l'opérateur désigné de destination (de l'expédition de courrier) et les messages CARDIT

au transporteur. Des messages PREDES seront envoyés pour les dépêches destinées aux pays de destination de l'expédition de courrier, tandis que des messages PRECON seront envoyés pour les dépêches en transit closes via l'opérateur désigné de destination de l'expédition de courrier.

- e) L'opérateur désigné d'origine contribue à remplir les documents relatifs au transport ferroviaire des envois postaux, ou leur équivalent électronique, en étroite coopération avec l'entreprise ferroviaire. Ces documents varient en fonction des trains (de voyageurs ou de fret) et des territoires. Il existe différents traités ferroviaires, s'appliquant dans différentes parties du monde. En étroite collaboration avec l'entreprise ferroviaire, l'opérateur désigné demande les renseignements nécessaires pour déterminer les documents particuliers à utiliser pour le transport des envois par voie ferroviaire sur chaque itinéraire. Par exemple, dans le cas d'un train de fret transportant des envois postaux de l'Asie vers l'Europe, l'opérateur désigné d'origine doit remplir une lettre de voiture CIM/SMGS. Lorsque les envois postaux sont transportés par train de voyageurs, l'opérateur désigné d'origine doit remplir un bulletin de bagage pour expédition de colis par train de voyageurs/transport international de voyageurs.
- f) Il convient que l'opérateur désigné d'origine communique avec la compagnie ferroviaire afin de déterminer si l'échange de messages CARDIT/RESBIT est possible et/ou s'ils peuvent être utilisés pour les opérations entre les opérateurs désignés et les transporteurs ou à des fins comptables ou de déclaration des envois en douane. (Une feuille de route sur l'interopérabilité des systèmes d'échange de données informatisé des postes et des entreprises ferroviaires pour le transport du courrier par voie ferroviaire a été ajoutée aux présentes directives et figure en annexe 8.)
- g) Concernant les pays de transit, dans lesquels les opérateurs désignés des pays de transit n'interviennent pas, il convient que l'opérateur désigné d'origine communique avec l'entreprise ferroviaire du pays d'origine pour déterminer les procédures requises.
- h) Si des obligations douanières particulières s'appliquent dans le pays de transit, l'opérateur désigné d'origine doit obtenir des informations préalables à ce propos auprès de l'entreprise ferroviaire d'origine.
- i) Lorsque nécessaire, l'opérateur désigné d'origine communique avec l'entreprise ferroviaire d'origine pour:
- résoudre tout problème lié au transbordement avant l'envoi des expéditions;
 - déterminer la législation douanière applicable dans les territoires douaniers situés sur l'itinéraire d'acheminement;
 - déterminer toute autre réglementation applicable pouvant avoir des répercussions sur le transport ferroviaire des envois postaux.
- j) Il convient que l'opérateur désigné du pays d'origine communique avec l'opérateur désigné de destination de l'expédition de courrier et avec les transporteurs ferroviaires concernant:
- l'organisation logistique au point de destination, relative notamment au mouvement des envois postaux du terminal ferroviaire vers le bureau d'échange de destination;
 - les messages EDI échangés entre les opérateurs désignés d'origine et de destination et entre l'opérateur désigné d'origine et les transporteurs ferroviaires pour chaque message possible (PREDES/RESDES, PRECON/RESCON, EMSEVT et ITMATT), conformément aux dernières normes de l'UPU:
 - M10 PRECON v1.1;
 - M12 RESCON v1.1;
 - M13 RESDES v1.1;
 - M33 ITMATT v1;
 - M48 CARDIT v2.1;
 - M49 RESBIT v1.1;
 - M40 EMSEVT v3;
 - M41 PREDES v2.1;
 - il convient de noter que l'envoi de messages PREDES et RESDES est désormais obligatoire pour l'ensemble des Pays-membres de l'UPU depuis le 1^{er} avril 2018 (circulaire du Bureau international 167 du 18 décembre 2017);
 - les formules employées (CN 37, lettre de voiture, etc.) et les techniques de scellement, le cas échéant.

- k) Il convient que l'opérateur désigné d'origine communique avec l'opérateur désigné de destination afin de convenir de manière bilatérale des procédures et des classes de courrier, notamment de l'utilisation d'un train de voyageurs ou d'un train de fret, et d'effectuer le suivi continu de la performance générale de l'itinéraire (p. ex. utilisation des rapports issus du système international d'établissement de rapports sur la qualité de l'UPU (IQRS) pour évaluer les résultats et la conformité des données, recours aux rapports du système de contrôle de la qualité (QCS) se fondant sur les échanges de données des messages EMSEVT V3 et des messages PREDES et /RESDDES, PRECON/RESCON et CARDIT/RESBIT pour le suivi de la qualité et l'utilisation de systèmes d'établissement de rapports à la disposition des opérateurs désignés). Ces communications devraient intégrer les opérateurs désignés concernés par toutes les dépêches prévues, même les dépêches closes en transit passant par l'opérateur désigné à qui les envois vont être expédiés.

Douanes

- l) L'administration douanière du pays d'origine convient avec l'opérateur désigné d'origine des modalités de présentation des envois postaux aux douanes, conformément à la législation nationale applicable.
- m) L'administration douanière du pays d'origine pourra, conformément à la réglementation douanière nationale, mener des contrôles douaniers fondés sur l'analyse du risque à l'origine et à la frontière.
- n) L'administration douanière du pays d'origine devrait:
- apposer des scelllements électroniques ou mécaniques sur les conteneurs, les wagons ou les sacs de courrier contrôlés par les douanes, en présence des opérateurs désignés, lorsque cela est nécessaire;
 - contrôler les formules sur support papier utilisées (CN 37, documents ferroviaires, etc.) et les techniques de scellement, si besoin;
 - fournir les informations de planification aux administrations douanières situées sur l'itinéraire, si cela est exigé par la législation nationale, et échanger des informations en rapport avec les douanes.

Compagnies ferroviaires

- o) Lorsqu'un itinéraire fait intervenir de multiples compagnies ferroviaires, la compagnie du pays d'origine ou le transitaire devrait être en liaison avec les autres compagnies ferroviaires afin de définir les points logistiques et les modalités de facturation.
- p) Dans le contrat relatif aux services de transport, il convient que l'entreprise ferroviaire d'origine ou le transitaire inclue une obligation de fournir des informations concernant les opérations de transport du courrier et celles y étant associées à l'opérateur désigné d'origine, dans les délais et par les moyens convenus à l'avance. Les entreprises ferroviaires utilisent des systèmes EDI pour échanger des données sur les étapes de l'acheminement du courrier et communiquer ces informations à la première entreprise de transport ferroviaire ou au transitaire, qui les transmettra ensuite à l'opérateur désigné d'origine. (Remarque – Il est prévu d'effectuer des analyses poussées pour évaluer si les éléments de données transmis actuellement via les systèmes ferroviaires d'échange de données informatisé satisfont aux exigences juridiques des administrations douanières de destination et pour étudier les moyens qui permettraient de fournir les éventuels éléments de données manquants, notamment si certains éléments doivent être communiqués par les opérateurs désignés.) La feuille de route en annexe 8 contient davantage de détails sur la question.

2.4 Procédures de transbordement et rôles des parties prenantes

Opérateurs désignés

- a) Dans le cadre du transport du courrier par voie ferroviaire, les expéditions postales seront transportées directement depuis le pays d'origine vers celui de destination sans l'intervention des opérateurs désignés des pays de transit (transbordement direct²).
- b) Voici un exemple de transbordement direct: l'opérateur désigné d'origine du pays A envoie du courrier à l'opérateur désigné de destination du pays C dans un train qui circule du pays A au pays C en passant par le pays B. Le pays B est un pays de transbordement direct. L'opérateur désigné du pays B n'intervient pas dans l'acheminement du courrier, mais il peut arriver que l'administration douanière du pays B intervienne. Par exemple, les douanes du pays B peuvent devoir vérifier que les scellements sont intacts à l'entrée et à la sortie du pays. Un long trajet en train peut impliquer plusieurs pays de transbordement direct.
- c) L'article 17-112.3 du Règlement de la Convention postale universelle établit ce qui suit: «Lorsque le transport en transit d'une expédition à travers un Pays-membre a lieu sans participation de l'opérateur désigné de ce Pays-membre, indépendamment du moyen de transport, cette forme de transit (transbordement direct) n'engage pas la responsabilité de l'opérateur désigné du Pays-membre de transit.» (Remarque – Des propositions de modification de cette disposition ont été adoptées par le CEP lors de sa session 2021.1. Elles ont pris effet le 1^{er} janvier 2022.)

Douanes

- d) L'administration douanière du pays de transit peut mener une évaluation des risques si la législation nationale ou douanière l'exige et contrôler les scellements douaniers (électroniques ou mécaniques), le cas échéant.
- e) Les autorités douanières du pays de transit peuvent mettre en œuvre la garantie nationale ou internationale, selon ce que prévoient la législation douanière et les règlements douaniers applicables.

Compagnies ferroviaires

- f) La compagnie ferroviaire devrait remettre le bordereau de livraison CN 37 et la lettre de voiture ou le bulletin de bagage CIM, SMGS ou CIM/SMGS ou envoyer un équivalent électronique à l'administration douanière.
- g) Selon ce qui a été convenu entre les compagnies ferroviaires, la compagnie ferroviaire du pays d'origine devrait être en liaison avec la compagnie ferroviaire en charge du transport dans le pays de transit afin de déterminer les procédures à suivre.

2.5 Procédures adoptées par les différentes autorités douanières

Lors de l'établissement d'un service international de transport postal ferroviaire, les opérateurs désignés devraient avoir connaissance des dispositions douanières pouvant avoir des conséquences sur l'acheminement des envois postaux par voie ferroviaire. Comme indiqué sous 2.3, lettres i) et j), il est donc important que l'opérateur désigné communique avec l'entreprise ferroviaire du pays d'origine.

En général, les procédures et règlements douaniers présentant un intérêt pour le transport des envois postaux par voie ferroviaire concernent les éléments suivants:

- Pour le pays d'origine: l'export et la sortie.
- Pour chaque territoire douanier de transit: l'entrée, le transit et la sortie.
- Pour le pays de destination: l'entrée et la mise en libre pratique (import).

² Tel que prévu à l'article 17-009 du Règlement de la Convention, le transbordement direct des expéditions au point de transit se fait de préférence entre des trajets de transport effectués par le même transporteur ou, lorsque cela est impossible, il peut s'effectuer entre des trajets de transport effectués par des transporteurs différents. Le transbordement direct des expéditions au point de transit entre des trajets de transport effectués soit par le même transporteur, soit par des transporteurs différents, n'est pas soumis à des frais de traitement pour le transit entre l'opérateur désigné du point de transbordement et l'opérateur désigné d'origine.

Il convient de noter que l'Annexe spécifique J, chapitre 2, de la Convention de Kyoto révisée de l'OMD définit les procédures de dédouanement applicables au trafic postal. Cette annexe contient cinq définitions, 10 normes et une pratique recommandée. Elle présente les définitions des concepts mentionnés dans son contenu et les principes applicables à ceux-ci. Elle décrit ensuite les obligations et les responsabilités des postes et des douanes dans le cadre de leurs activités quotidiennes.

En outre, il convient de noter que l'administration douanière a le droit de contrôler tous les envois postaux. Le droit d'ouvrir les lettres est soumis à la législation nationale. De manière générale, c'est l'administration douanière qui définit les envois devant faire l'objet d'un contrôle douanier en tenant compte de la réglementation douanière nationale. Le contrôle douanier devrait se fonder sur l'évaluation des risques à l'aide de données et des technologies les plus récentes, notamment les inspections non intrusives (rayons X, etc.) afin d'éviter les contrôles qui ne sont pas nécessaires.

D'après l'Annexe spécifique E, norme 8, chapitre 3, de la Convention de Kyoto révisée, les administrations douanières doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir l'intégrité de l'envoi au cours du transit. Dans le cadre du transport ferroviaire, cette disposition est d'une importance particulière en raison du nombre de pays concernés par le processus de transit. L'apposition de scelllements douaniers est l'un des moyens les plus efficaces de garantir l'intégrité de l'expédition.

Il est pour cela possible d'avoir recours au scellement douanier électronique/système de suivi électronique du fret, une technologie récemment mise au point permettant le suivi électronique du moyen de transport depuis le bureau douanier de départ jusqu'au bureau douanier de destination, tout au long de l'itinéraire suivi lors du transit. Les scelllements douaniers électroniques utilisent la technologie de RFID ou le système de positionnement par satellite (GPS).

L'utilisation d'un scellement douanier peut avoir des répercussions positives sur la qualité du contrôle et de l'évaluation des risques. Elle peut également améliorer la transparence et la prévisibilité des procédures de transit. Néanmoins, comme établi dans les directives sur le transit de l'OMD, les administrations douanières ne devraient pas contraindre les opérateurs ferroviaires à apposer un scellement douanier électronique, sauf dans les cas où des scelllements douaniers ordinaires ne suffisent pas à garantir l'intégrité des envois en transit. Si les administrations douanières contraignent une entreprise ferroviaire de transit à apposer un scellement douanier électronique, elles ne devraient pas facturer des frais administratifs/de traitement pour l'utilisation du scellement en plus du coût du scellement.

Par ailleurs, au vu de la diversité des exigences douanières et de l'émergence, dans les pays de destination, de nouvelles exigences liées à la transmission préalable des déclarations en douane, il serait hautement avantageux d'échanger des messages EDI (avant le chargement et avant l'arrivée) avec les administrations douanières de destination afin qu'elles procèdent à un contrôle douanier et à une évaluation des risques préalables. L'UPU a mis au point le modèle postal universel pour l'échange d'EAD, décrivant divers flux d'échange de messages EDI concernant l'envoi, le récipiendaire et l'expédition entre les opérateurs désignés, les transporteurs et les douanes. Ce modèle est applicable indépendamment du mode de transport. Une visualisation graphique et des explications détaillées sur ce modèle et les flux EDI concernés figurent en annexe 6. Il est recommandé de mener des projets pilotes pour l'échange de messages CARDIT/RESDIT entre les opérateurs désignés et les entreprises ferroviaires afin de veiller à ce que tous les acteurs soient prêts aux échanges numériques qui se généralisent.

2.6 Procédures au point de destination et rôles des parties prenantes

Opérateurs désignés

- a) L'opérateur désigné de destination effectuera le transport des envois postaux vers le bureau d'échange sous la supervision des douanes du pays de destination et soumettre les envois postaux accompagnés des documents nécessaires aux procédures douanières applicables en vue de leur dédouanement, conformément à la législation nationale.
- b) L'opérateur désigné de destination prendra en charge les frais de transport des envois postaux de la gare ferroviaire de destination jusqu'au bureau d'échange de destination.
- c) Si les dépêches closes en transit doivent être acheminées par l'opérateur désigné de destination vers d'autres pays par un moyen autre que le transport ferroviaire, l'opérateur désigné de destination doit prendre des dispositions préalables afin de garantir que les dépêches ne sont pas immobilisées, et qu'elles sont acheminées dans les délais convenus.

- d) La répartition des responsabilités opérationnelles et financières à la destination devrait être déterminée entre les opérateurs désignés d'origine et de destination préalablement au transport physique des dépêches par voie ferroviaire, ce qui pourrait être intégré dans l'accord bilatéral.

Douanes

- e) Les douanes du pays de destination devraient remplir les fonctions suivantes:
- Réception des déclarations douanières, sous forme papier ou électronique.
 - Vérification des scelllements douaniers (électroniques et mécaniques), le cas échéant.
 - Contrôle douanier fondé sur l'évaluation des risques, conformément à la législation nationale et à la réglementation douanière.
 - Évaluation des droits à payer sur les envois postaux. Il convient de noter que l'évaluation des droits à payer sur les envois postaux est un des droits fondamentaux des autorités douanières. Dans la majorité des Pays-membres de l'UPU, ce sont elles qui mènent cette évaluation. Cependant, il est possible pour les opérateurs désignés d'agir au nom des douanes dans le cadre de certaines opérations, par exemple:
 - le processus d'inspection douanière préliminaire, en s'appuyant sur les instructions procédurales et la formation reçues des douanes;
 - la définition des droits à percevoir, les douanes validant le processus mis en œuvre par l'opérateur désigné et apportant leur aide au service postal en cas de difficulté pour déterminer précisément les droits applicables à l'envoi concerné;
 - l'exercice du rôle d'agent des douanes, en représentant directement ou indirectement le déclarant (généralement le destinataire); dans un tel scénario, l'opérateur désigné devrait payer les droits et les taxes aux douanes et, en échange, recevoir un paiement du destinataire.

Ces trois types de participation devraient faire l'objet d'approches souples pour mieux répondre aux besoins à l'échelle locale.

Compagnies ferroviaires

- f) Selon ce qui a été discuté bilatéralement entre la compagnie ferroviaire et l'opérateur désigné de destination, la compagnie ferroviaire devrait remettre à l'opérateur désigné de destination les expéditions au lieu convenu en les accompagnant des documents nécessaires, dont la feuille de route CN 37 pour le courrier de surface, la lettre de voiture CIM/SMGS (ou SMGS ou CIM selon le cas et la réglementation applicable dans le pays de destination) ou le bulletin de bagage pour expédition par train de voyageurs/transport international de voyageurs. Il convient d'encourager le recours aux formules électroniques. (Remarque – Davantage d'efforts devraient être déployés pour favoriser l'utilisation des lettres de voiture électroniques, encourager la dématérialisation et mener des projets pilotes dans ces domaines.)
- g) En réponse à un message CARDIT envoyé par l'opérateur désigné d'origine, la compagnie ferroviaire devrait envoyer un message RESDIT (message électronique de l'UPU permettant de confirmer le traitement du courrier tout au long de la chaîne logistique).

3. Perspectives

3.1 Procédures fluides facilitées grâce à l'échange de données électroniques

3.1.1 Modèle postal universel de l'UPU pour l'échange de données électroniques préalables

L'UPU a mis au point le modèle postal universel pour l'échange d'EAD dans le cadre d'efforts visant à normaliser les mécanismes appliqués par les opérateurs désignés en la matière. Ce modèle prévoit huit flux d'échange de données entre les opérateurs désignés, les douanes et les transporteurs. Une visualisation graphique de ce modèle et les définitions de chaque flux figurent en annexe 6.

L'envoi des messages avant chargement et avant arrivée permettrait de réduire les risques liés à la sûreté pour les transporteurs et les douanes et deviendra bientôt obligatoire dans certaines régions du monde.

L'envoi d'EAD:

- contribue à améliorer la sûreté du transport;
- permet un prédédouanement rapide des envois postaux aux douanes;
- favorise la visibilité des envois de bout en bout.

3.1.2 Messages EDI échangés entre les postes et les douanes (CUSITM et CUSRSP)

Une évaluation des risques basée sur les informations électroniques préalables reçues avant chargement des envois postaux faciliterait grandement leur transport ferroviaire et permettrait d'exercer un contrôle adapté des échanges commerciaux. C'est pourquoi l'utilisation de ces informations, comme établi dans le Cadre de normes SAFE, peut être considérée comme une possibilité future pour faciliter le transport ferroviaire tout en garantissant une gestion du risque adaptée en amont.

L'UPU et l'OMD ont développé conjointement les messages EDI échangés entre les douanes et les postes (messages CUSITM et CUSRSP) conformément au modèle de données de l'OMD aux fins des déclarations douanières. En outre, le système de déclaration en douane (CDS) de l'UPU, un logiciel fourni par le Centre de technologies postales (CTP), a été développé à partir des messages EDI mis au point par l'UPU et l'OMD à des fins d'échange d'informations entre les postes et les douanes. Ce système permet de mettre en œuvre et de prendre en charge les messages EDI normalisés de l'UPU et de l'OMD en lien avec les douanes (CUSITM/CUSRSP ou équivalent local) et les messages standard entre postes (ITMATT ou équivalent local).

Selon les exigences nationales, les administrations douanières et les opérateurs désignés peuvent échanger des messages CUSITM et CUSRSP (ou équivalent local) en s'envoyant par voie électronique les données des formules CN 22/CN 23 aux fins des déclarations douanières et de transit lors du transport d'envois postaux par voie ferroviaire.

L'UPU et l'OMD devraient envisager la possibilité de standardiser les exigences en matière de données électroniques pour des procédures douanières fluides pour tous les pays traversés par l'itinéraire d'acheminement d'envois postaux par voie ferroviaire.

3.1.3 Exigences juridiques liées à la troisième version du système ICS2

En se fondant sur le Code des douanes de l'Union, la Commission européenne a défini les exigences juridiques applicables au transport du courrier par voie ferroviaire dans le cadre du système ICS2 V3, dans l'optique de renforcer l'évaluation des risques et les contrôles de sécurité avant que le courrier n'entre effectivement sur le territoire douanier de l'UE.

Selon ces nouvelles exigences, l'entreprise ferroviaire chargée d'acheminer le courrier vers le territoire douanier de l'UE sera tenue de fournir les documents contenant les informations sur le transport (à l'exception de la déclaration sommaire d'entrée envoyée par l'opérateur désigné de destination) au bureau de douane de première entrée, c'est-à-dire à la douane compétente à l'endroit où le train entre dans l'UE.

Des informations détaillées sur les exigences juridiques applicables à ce cas de figure sont fournies en annexe 9.

La définition de ces exigences a fait l'objet d'une collaboration étroite entre l'UPU et la Commission européenne. L'UPU s'efforcera de veiller à ce qu'une méthode soit proposée pour adapter les échanges d'informations à ces programmes sans perturber indûment le système actuellement en vigueur en son sein.

3.1.4 Directives de l'Organisation mondiale des douanes sur les chemins de fer

L'OMD a élaboré des directives pour les chemins de fer. Elle y explique et explore en détail des initiatives concernant des procédures douanières électroniques applicables au transit, les contrôles douaniers dans le cadre du transport ferroviaire, les procédures pour le transport postal par voie ferroviaire, le contrôle des passagers et la coopération entre les acteurs concernés et les administrations douanières. Il est prévu que les

procédures de transit et de dédouanement soient simplifiées et facilitées grâce à l'échange d'EAD et l'utilisation des technologies modernes. (Remarques – Les directives de l'OMD sur les chemins de fer sont actuellement en cours d'élaboration. Les acteurs concernés participent à ces efforts et il est attendu qu'elles soient publiées sur le site Web de l'OMD en 2022 (www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation.aspx).

3.2 *Sûreté et sécurité*

La précision améliorée des informations soumises par les opérateurs désignés, tout comme l'échange de données électroniques et d'EAD entre les administrations douanières et les opérateurs désignés, contribue à l'efficacité de la gestion des risques par l'administration douanière du transport international des envois postaux et facilite l'acheminement par voie ferroviaire.

Le partage d'informations, par exemple des images radiographiques échangées entre les administrations douanières et les entreprises ferroviaires se trouvant sur l'itinéraire suivi pour l'acheminement des envois postaux par voie ferroviaire peut améliorer la sûreté et la sécurité tout en facilitant le transport.

Description détaillée des documents et des formules utilisés pour le transport des envois postaux par voie ferroviaire

1. Documents de l'UPU utilisés aux fins du transport postal ferroviaire

Les envois postaux transportés par voie de surface (à savoir par voies maritime, routière et ferroviaire) sont remis à la société de transport au moyen du bordereau de livraison CN 37 pour le courrier de surface et des étiquettes de récipient CN 34 pour le courrier de la poste aux lettres. Les colis exigent l'emploi des étiquettes de récipient pour le courrier de surface CP 83.

Le bordereau de livraison CN 37 pour le courrier de surface est le document d'expédition utilisé pour la fonction transport, à la fois pour le contrôle opérationnel et pour la tenue des comptes entre l'opérateur désigné et le transporteur. Du point de vue opérationnel, l'expédition consiste à déplacer les réipients du centre de traitement du courrier international (CTCI) d'origine, généralement par l'intermédiaire d'un transporteur tel qu'une compagnie aérienne, ferroviaire ou maritime. Du point de vue comptable, la formule CN 37 sert de base au paiement du transporteur par l'opérateur désigné à l'origine de l'expédition.

Les formules et étiquettes ci-dessus permettent non seulement à l'opérateur désigné, mais également aux entreprises de transport, d'identifier l'expédition comme étant du courrier. Ce point est crucial pour de nombreuses raisons, notamment dans le cadre des processus douaniers aux frontières et aux ports.

Du point de vue de l'UPU, lorsqu'il est question de transport ferroviaire, la formule CN 37 et les étiquettes de récipient CN 34/CP 83 permettent de reconnaître l'expédition comme étant du courrier de surface et d'assurer son transport du point d'origine vers celui de destination. Elles peuvent aussi permettre de transférer les envois postaux du terminal ferroviaire de destination jusqu'au bureau d'échange de destination afin de procéder au dédouanement postal conformément à la législation nationale.

Il convient de noter que les étiquettes de récipient de l'UPU sont reconnues uniquement grâce à un identifiant de récipient sous la forme d'un code à barres. Les messages EDI échangés entre l'opérateur désigné d'origine et celui de destination s'appuient sur cet identifiant et permettent d'envoyer une confirmation de réception pour chaque récipient à l'opérateur désigné d'origine et de contrôler le délai d'acheminement (ce code à barres d'identification est également employé par certaines compagnies aériennes). Il est recommandé que tous les documents sur support papier accompagnant les envois soient remplacés par des messages EDI. Des initiatives pour dématérialiser les documents ont déjà été lancées dans les secteurs du transport aérien et maritime, et de tels projets pilotes seront bientôt organisés pour le transport des envois postaux par voie ferroviaire.

2. Lettre de voiture CIM/SMGS commune (Comité international des transports ferroviaires et Organisation pour la coopération des chemins de fer)

Il s'agit d'une alternative au système classique d'expédition, avec la retranscription d'une lettre de voiture SMGS sous la forme d'une lettre de voiture CIM ou le contraire, au lieu de réexpédition.

Dispositions communes lettre de voiture papier/lettre de voiture électronique

Base juridique

La lettre de voiture CIM/SMGS est fondée sur l'article 6.8 CIM et l'article 13 SMGS.

Conditions d'utilisation

Sous réserve des dispositions du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (annexe 6 au SMGS), la lettre de voiture CIM/SMGS peut être utilisée dans le champ d'application de la CIM comme la lettre de voiture CIM et dans le champ d'application du SMGS comme la lettre de voiture SMGS.

Désignation des cases dans la lettre de voiture papier et les sorties d'imprimantes de la lettre de voiture électronique

La désignation des cases doit être imprimée en deux ou éventuellement trois langues, dont l'une doit être le russe et une autre l'anglais, le français ou l'allemand.

Pour les envois en provenance ou à destination de la République populaire de Chine, la désignation des cases est également imprimée en chinois.

Contenu de la lettre de voiture

La lettre de voiture doit être rédigée dans les langues suivantes:

- a) Cases qui concernent aussi bien le contrat de transport CIM que le contrat de transport SMGS: russe et anglais, français ou allemand³. Pour les envois à destination de la République populaire de Chine, la lettre de voiture peut également être remplie en chinois.
- b) Cases qui ne concernent que le contrat de transport CIM: anglais, français ou allemand².
- c) Cases qui ne concernent que le contrat de transport SMGS: russe. Pour les envois à destination de la République populaire de Chine, la lettre de voiture peut également être remplie en chinois.

Afin d'assurer une déclaration en douane rapide et exacte dans les pays de transit et/ou de destination, il est recommandé que la lettre de voiture CIM/SMGS combinée soit remplie dans les langues de travail pertinentes, de préférence dans une langue acceptée dans les pays de transit et/ou de destination.

Lettre de voiture sur support papier

Le modèle de la lettre de voiture CIM/SMGS se compose de six feuillets numérotés de format A4:

<i>Feuillelet n°</i>	<i>Désignation</i>	<i>Destinataire du feuillelet</i>
1	Original de la lettre de voiture	Destinataire
2	Feuille de route	Transporteur qui livre la marchandise au destinataire
CIM 5 SMGS 3	Duplicata de la lettre de voiture	Expéditeur
4	Bulletin de livraison	Trafic CIM → SMGS: gare ferroviaire de destination Trafic SMGS → CIM: non utilisé
CIM 3 SMGS 5	Bulletin d'arrivée/douane	Trafic CIM → SMGS: destinataire/douane Trafic SMGS → CIM: transporteur à l'arrivée/douane
6	Souche d'expédition	Trafic CIM → SMGS: transporteur au départ Trafic SMGS → CIM: non utilisé

Guide lettre de voiture commun et Guide des réexpéditions

Plus de détails concernant le Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS) commun et le Guide des réexpéditions CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS) sont accessibles respectivement sous <https://www.cit-rail.org/fr/marchandises/cim-smgs/#content-294296> et <https://www.cit-rail.org/fr/marchandises/cim-smgs/#content-294289>.

Lettre de voiture électronique (le cas échéant)

Spécifications fonctionnelles	Mises à jour à la suite de la révision des lettres de voiture SMGS (1 ^{er} juillet 2015)
Spécifications juridiques	Contrat EDI

³ Les participants au transport peuvent convenir d'utiliser une autre langue que l'allemand, l'anglais ou le français. Pour les envois de marchandises dangereuses selon le RID, une telle dérogation pour le contenu de la lettre de voiture ne peut être convenue que par les États touchés par le contrat de transport CIM. Cette note de bas de page s'applique uniquement aux contrats de transport CIM.

Travaux réalisés	Groupe de travail ad hoc sur les lettres de voiture électroniques CIM/SMGS (CIT, OSJD, RailData et experts des projets ferroviaires relatifs aux lettres de voiture CIM et SMGS)
Tâches	Révision des spécifications techniques; travaux pour la création d'un convertisseur XML/EDIFACT
Date d'entrée en vigueur	1 ^{er} juillet 2019
Documentation	Accessible aux membres de la CIT et de l'OSJD en anglais, français, allemand, russe et chinois* (*site Web de l'OSJD)
Prochaine étape	Organisation d'un projet pilote de transport utilisant les lettres de voiture électroniques CIM/SMGS; partenaires envisagés – DB Cargo et RZD
Questions majeures	<ul style="list-style-type: none"> – Reconnaissance complète officielle des lettres de voiture électroniques CIM/SMGS – Échange d'informations avec les autorités douanières (données échangées entre des entreprises et l'administration) et portée de ces informations – Utilisation des documents d'accompagnement électroniques (lettres de conteneur et de wagon, procès-verbal, etc.)

Principe de l'équivalence fonctionnelle selon le CIM (art. 6.9 CIM)

La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie en procédant à l'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes écrits 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.

Principe de l'accord entre transporteurs, expéditeurs et destinataires appliquant le SMGS

Le contrat de transport peut être conclu avec une lettre de voiture électronique. Celle-ci est considérée comme une lettre de voiture sur support papier et fait l'objet d'un fichier électronique identique aux données de la lettre de voiture sur support papier. Cette lettre de voiture électronique et ses feuilles supplémentaires peuvent être imprimées sur papier selon les besoins, conformément au modèle de l'annexe 5 au Guide lettre de voiture CIM/SMGS (annexe 6 SMGS). Si des modifications sont apportées à la lettre de voiture électronique selon les prescriptions du SMGS, les données d'origine sont conservées.

Contrat relatif à l'échange des données électroniques de la lettre de voiture (contrat EDI)

Les transporteurs et les clients (expéditeurs/destinataires) règlent contractuellement les messages à échanger et les modalités de l'échange des données de la lettre de voiture électronique. Une feuille de route sur l'interopérabilité entre les systèmes EDI postaux et ferroviaires a été mise au point.

Modèle de la lettre de voiture CIM/SMGS

37 Накладная CIM/SMGS CIM/SMGS Consignment Note		Оригинал накладной Original of the consignment note		40	41	42	43
<p>При перевозке по CIM, также и в случае противоречивого соглашения, должны соблюдаться стандартные правовые предписания CIM. Кроме того, применяются общие условия перевозчика. При перевозке по SMGS применяются предписания SMGS.</p> <p>Notwithstanding any clause to the contrary, carriage shall be subject to the CIM Uniform Rules within the area in which the CIM Uniform Rules apply. In addition the carrier's general terms and conditions of carriage shall apply. Carriage shall be subject to the SMGS conditions of carriage within the area in which the SMGS applies.</p>		<p>1 Отправитель (Наименование, адрес, страна)¹ Consignor (name, address, country)¹</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>Электронная почта – E-mail</p> <p>Тел. – Tel.</p> <p>Факс – Fax</p> <p>Подпись Signature</p> <p>4 Получатель (Наименование, адрес, страна) Consignee (name, address, country)</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>Электронная почта – E-mail</p> <p>Тел. – Tel.</p> <p>Факс – Fax</p>		<p>7 Заявления отправителя Consignor's declarations</p> <p>8 Ссылка отправителя/№ договора Consignor's reference/Contract no.</p>		<p>9 Документы, приложенные отправителем Documents attached by the consignor</p>	
<p>10 Место доставки Delivery point</p> <p>11</p>		<p>12</p>		<p>16 Место приема Acceptance point</p> <p>17</p>		<p>18 Станция назначения – Destination station</p> <p>Страна/Железная дорога – Country/Railway</p>	
<p>13 Коммерческие условия – Commercial specification</p> <p>14</p>		<p>15</p>		<p>19 № вагона – Wagon no.</p>		<p>48 Масса груза после перегрузки Mass after transhipment</p>	
<p>20 Наименование груза Description of the goods</p> <p>Знаки, марки : Упаковка Signs and marks : Packaging</p>		<p>21 Необычная отправка Exceptional consignment</p> <p>да <input type="checkbox"/> yes</p>		<p>22 РИД/Приложение 2 к CIM/С RID/SMGS Appendix 2</p> <p>да <input type="checkbox"/> yes</p>		<p>23 Код НХМ/ГНГ NHM/GNG code</p>	
<p>Груз Goods</p>		<p>Число мест No. of packages</p>		<p>24 Масса определена отправителем Mass as given by the consignor</p>		<p>25 Масса определена железной дорогой Mass determined by the railway</p>	

Plusieurs wagons et conteneurs remis au transport avec une seule lettre de voiture CIM/SMGS

Plusieurs wagons et conteneurs peuvent être remis au transport avec une seule lettre de voiture CIM/SMGS et un relevé des wagons/un relevé des conteneurs CIM/SMGS après accord préalable entre l'expéditeur et les transporteurs participants lorsque les conditions ci-après sont réunies:

- Même expéditeur et même destinataire.
- Même lieu de prise en charge/gare expéditrice.
- Même lieu de livraison/gare destinataire.
- Même marchandise (sauf convention contraire).

Les commentaires relatifs à l'utilisation des relevés des wagons/des relevés des conteneurs CIM/SMGS ainsi que les modèles font l'objet des annexes 7.1 à 7.4 au Guide lettre de voiture CIM/SMGS (annexe 6 SMGS).

Avec la lettre de voiture CIM/SMGS, les contrats de transport CIM et SMGS requis sont rassemblés en un document unique. Le transport du fret par voie ferroviaire peut ainsi se faire de manière ininterrompue entre l'Europe, la Fédération de Russie et l'Asie grâce à un seul document. Celui-ci joue le rôle de document douanier national (de transit) dans le cadre du SMGS et peut être utilisé pour le chargement des wagons et des conteneurs et dans le cadre du trafic combiné.

La lettre de voiture CIM/SMGS présente plusieurs avantages : aucune modification n'est apportée concernant les documents sur le lieu de réexpédition entre deux zones juridiques, limitant ainsi les arrêts des wagons/conteneurs. Parallèlement, cela facilitera les procédures de transit douanières, par exemple les formalités d'exportation et les vérifications commerciales dès l'envoi de l'expédition dans l'UE/ les pays de la Convention relative à un régime de transit commun. Cependant, pour des exportations groupées depuis la région, les contrôles douaniers pendant le transport, ou en quittant l'UE/les pays de la Convention relative à un régime de transit commun, ne seront jamais complètement exclus. L'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS est volontaire et fait l'objet d'un accord entre l'expéditeur et le transporteur.

Opérations douanières

Obligations en matière de sécurité douanière et autres obligations douanières

Les règles douanières applicables sur le lieu de destination devraient être dûment suivies. Dans la plupart des cas, l'opérateur désigné et les transporteurs ferroviaires du pays d'origine devront discuter et s'entendre sur la façon de remplir les obligations demandées par la douane de destination, à chaque fois qu'une telle exigence existe.

Dans le cas du transport de dépêches par voie ferroviaire à destination de l'UE, avant qu'une expédition entre sur le territoire de l'UE, il convient de s'assurer que les dispositions et la réglementation douanières sont respectées.

Pour autant que la procédure simplifiée de transit ferroviaire doive être appliquée sur le territoire de l'UE ou des parties contractantes à la Convention UE-AELE relative au transit commun, le transporteur contractuel SMGS doit préciser sur la lettre de voiture les données du transporteur contractuel CIM et de la principale partie responsable, avant l'entrée des envois sur le territoire de l'UE pour les envois en provenance des États appliquant le SMGS. À cette fin, le transporteur CIM au lieu de réexpédition communique au transporteur contractuel SMGS les indications à inscrire dans la case 66 de la lettre de voiture CIM/SMGS avec le numéro de l'accord selon le chiffre 14.3.1 du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (annexe 6 SMGS).

3. Document de transport ferroviaire utilisé pour un projet pilote sur un train de voyageurs

Dans le cadre des projets pilotes de transport d'envois internationaux par train de voyageurs international, le principal document employé est le bordereau de livraison CN 37. La compagnie ferroviaire a également complété le document de transport ferroviaire dénommé «Bulletin de bagage pour expédition par train de voyageurs/transport international de voyageurs», conformément à la page 29 du SMPS (modèle en annexe 1 au manuel du SMPS). Ce document contient une référence au bordereau CN 37 correspondant ainsi que son numéro et sa date.

Le transport d'envois internationaux par trains de voyageurs internationaux se fait selon des chargements correspondant au calendrier et aux taux des compagnies ferroviaires concernées (il est souhaitable de ne pas dépasser les taux de l'UPU).

Le bulletin de bagage pour expédition par train de voyageurs/transport international de voyageurs a été utilisé dans le cadre d'un projet pilote mené avec un train de voyageurs. Le projet pilote portait sur l'itinéraire Beijing-Moscou via Harbin et Manzhouli, le 10 avril 2016. Ce document est reproduit ci-dessous.

CN 37 – Bordereau de livraison. Dépêches par voie de surface.

Opérateur désigné d'origine	BORDEREAU DE LIVRAISON	CN 37							
Bureau d'échange d'origine du bordereau	Dépêches par voie de surface	N° de série							
Bureau de destination du bordereau	Date	<input type="checkbox"/> Par train <input type="checkbox"/> Par paquebot <input type="checkbox"/> Par véhicule à moteur							
<input type="checkbox"/> Prioritaire <input type="checkbox"/> Non prioritaire		Date du départ Heure							
Train n°/véhicule n°	Voie d'acheminement	N° du scellé							
Nom du paquebot	Port de débarquement	Compagnie							
En cas d'utilisation de conteneur		N° du scellé							
		N° du conteneur							
Inscription									
Dépêche n°	Bureau d'origine	Bureau de destination	Nombre de			Poids brut des récipients, etc.			Observations
			récipients poste aux lettres ¹	récipients CP et colis hors récipient ¹	pochées de sacs vides ²	Poste aux lettres	CP	Récipients vides	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
						kg ³	kg ³	kg ³	
Totaux									
Bureau d'échange expéditeur Signature			L'agent du transporteur Date et signature			Bureau d'échange de destination Date et signature			
_____			_____			_____			
Dimensions 210 x 297 mm									

¹ Le nombre des sacs M et/ou des colis hors récipient doit être signalé dans la colonne «Observations»

² Y compris autres récipients vides en retour

³ Kg avec une décimale

CN 47 – Bordereau de livraison. Dépêches de récipients vides

Opérateur désigné d'origine	BORDEREAU DE LIVRAISON		CN 47	
Bureau d'origine du bordereau	Dépêches de récipients vides		Date	N° de série
Bureau de destination				
Opérateur désigné propriétaire des récipients	<input type="checkbox"/> Prioritaire	<input type="checkbox"/> Par avion		
	<input type="checkbox"/> Non prioritaire	<input type="checkbox"/> Par S.A.L.		
		<input type="checkbox"/> Par voie de surface		
		Date du départ	Heure	
Type des récipients en retour	Ligne n°	Aéroport de transbordement direct	Aéroport de déchargement	
<input type="checkbox"/> Prioritaire/Par avion	Train n°	Voie d'acheminement		
<input type="checkbox"/> Non prioritaire/Surface	Nom du paquebot	Port de débarquement	Compagnie	
<input type="checkbox"/> Colis				
<input type="checkbox"/> EMS	En cas d'utilisation de conteneur			
	N° du conteneur	N° du scellé	N° du conteneur	N° du scellé
	N° du conteneur	N° du scellé	N° du conteneur	N° du scellé


Inscription					
Dépêche n°	Bureau d'origine	Bureau de destination	Nombre de pochées de sacs vides et autres récipients vides en retour	Poids brut	Observations
1	2	3	4	5	6
				kg'	
Totaux					

Bureau d'échange expéditeur Signature	L'agent du transporteur/l'agent de l'aéroport Signature	Bureau d'échange de destination Date et signature
_____	_____	_____

1 kg avec une décimale


Convention, Istanbul 2016, art. 17-135 – Dimensions 210 x 297 mm

CN 34 – Étiquette de réceptier pour le courrier de surface

Postes	de	pour	CN 34
	Dépêche n°		
	Date d'expédition		
	Prioritaire/ Non prioritaire – Courrier en nombre ¹		Via
	Nombre d'envois ²		Paquebot
	Exempt ³ <input type="checkbox"/>		Port de débarquement
	kg		
			 FRLEHA IDJKTC CUAS 0003 00200 0155

Dimensions 148 x 90 mm, couleur rouge vermillon, blanche, bleu clair, violette ou verte

CP 83 – Étiquette de réceptier pour les colis de surface

Postes	COLIS		Surface		CP 83
	De				
	Type dép.	N° dép.	Pour		
	Date				
	Type réc.	N° réc.	ID réceptier		
	Scellé				
	Sous-cl. réc.	Nb. de colis			
	Kg brut				
			Date Transport	Débarquement	

Dimensions 130 x 90 mm

Bulletin de bagage pour expédition par train de voyageurs/transport international de voyageurs (image révisée avec traduction anglaise des éléments essentiels)

Luggage ticket for passenger train/international passenger transport shipment
国际旅客联运
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ
INTERNATIONALER PERSONENVERKEHR

№ 0121858
121858

包裹票
Товаробагажная квитанция
Expressgutschein

Origin Country China (P.R. of) 中华人民共和国
Departure station 北京站 Beijing Railway Company, Beijing Station
Arrival station 莫斯科站 Russian Railway Moscow
Border crossing point 扎门乌德 Zamyn-Uud

Consignor and consignee address
 发件人 (姓名) 和 他的住址: 柏林北京国际中心之铁路局 Beijing Post DE
 收件人 (姓名) 和 他的住址: IC E of OVERSEA RUSSIA, Moscow Yaroslavl railway station (over motor transport)

Declared value 14.73 CHF

Name of railway company	Transportation fee	Additional charges	Grand total
中国铁路 China Railway	85	17	65.2
蒙古铁路 Mongolia Railway			
俄罗斯铁路 Russian Railway			
蒙古铁路 Mongolia Railway		44	6
俄罗斯铁路 Russian Railway		37	27
共計	292	98	36
共計			293.34

已核收 - Взыскано - Erhoben: 293.34 CHF (大写 - прописью - in Worten)

Record of contents of mailbags
 装车费: 20 RMB
 Loading Fee: 20 RMB

# of items	Type of package	Product type	Weight	Declared value of each item (in local currency)
10	编织袋 Woven Bag	邮件 Mail	185	100.00
			0	0
			0	0
10		共計	185	190

Station Stamp 北京站
Signature
Departure date stamp

Glossaire

Termes postaux

Acceptation: moment auquel le transporteur accepte formellement de fournir le service, conformément à un accord, en fournissant une preuve d'acceptation au principal ou à l'opérateur désigné d'origine ou de transit.

Bureau d'échange: bureau établi par un opérateur désigné pour les envois internationaux à partir duquel est expédié l'ensemble du courrier sortant et où l'ensemble du courrier entrant est reçu. Le courrier international échangé entre des pays est en fait déplacé entre différents bureaux d'échange. Un opérateur désigné peut posséder un seul ou plusieurs bureaux d'échange.

Catégories de courrier: la liste de codes 115 de l'UPU définit les catégories de courrier suivantes:

A: courrier-avion ou courrier prioritaire.

B: courrier S.A.L./courrier non prioritaire.

C: courrier de surface/courrier non prioritaire.

D: courrier prioritaire expédié par voie de surface (code optionnel).

CN 22/CN 23 (Déclaration en douane): formules réservées à la déclaration en douane des envois postaux conformément aux Actes de l'Union.

CN 37 (Bordereau de livraison. Dépêches par voie de surface): formule basique de l'UPU contenant des informations sur l'expédition. Une expédition est définie par son bordereau de livraison. Le bordereau de livraison est utilisé pour la fonction transport, à la fois pour le contrôle opérationnel et pour la tenue des comptes entre l'opérateur désigné et le transporteur. Cette formule définit l'expédition comme étant du courrier, qui doit donc être soumis au dédouanement postal conformément à la législation nationale. De manière générale, c'est la présence d'informations relatives à l'expédition au format de l'UPU (papier ou électronique) qui permet de transférer la responsabilité des récipients du transporteur ferroviaire à l'opérateur désigné de destination pour les soumettre au dédouanement postal conformément aux lois nationales.

Convention postale universelle: traité international énonçant les règles applicables à l'ensemble du service postal international.

Courrier: ensemble des envois postaux tels que définis dans la Convention postale universelle devant être transporté par avion, camion, train ou bateau ou faisant l'objet d'autres services conformément à ce qui a été convenu.

Courrier de surface: tout envoi postal transporté en principe par train, bateau ou véhicule motorisé.

Destination: lieu défini sur la formule CN 37. Il s'agit généralement de la gare ferroviaire, où le courrier est remis à l'opérateur désigné de destination par le transporteur.

Distribution: remise du courrier au point de destination, telle que confirmée par la preuve de distribution; livraison du courrier transporté par le transporteur à l'opérateur désigné de destination.

Envoi non prioritaire: envoi pour lequel l'expéditeur a choisi un tarif moins élevé qui implique un délai de distribution plus long.

Envoi postal: terme générique désignant tout envoi expédié par un opérateur désigné à un autre (envoi de la poste aux lettres, colis postal, mandat de poste, etc.).

Envoi prioritaire: envoi transporté par la voie la plus rapide (aérienne ou de surface) avec priorité.

Étiquette de récipient: étiquette apposée sur le récipient indiquant le contenu de celui-ci, son poids brut, etc. L'étiquette de récipient pour le courrier de surface est la formule CN 34. L'étiquette de récipient pour les colis de surface est la formule CP 83.

Expédition: les récipients postaux sont regroupés dans des expéditions aux fins de leur transport. Une expédition se compose des récipients acheminés via un mode de transport spécifique, indépendamment de la dépêche (ou des dépêches) auxquelles les récipients appartiennent.

Frais de transit: rémunération des services rendus par un opérateur désigné du pays traversé (opérateur désigné, autre service ou les deux) et correspondant au transit du courrier par transport territorial, maritime ou aérien.

Itinéraires d'acheminement: ensemble des itinéraires et des horaires pour le transport des envois postaux par le transporteur. Le transporteur peut modifier ces itinéraires et horaires selon certains facteurs, comme les conditions météorologiques ou les annulations de trains.

Jours: jours civils complets, y compris les jours de repos et les jours fériés officiels.

Marchandises dangereuses: marchandises couvertes par les Recommandations de l'Organisation des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses en plus de certaines marchandises dangereuses définies dans les Règlements de l'UPU, ainsi que les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale et la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'Association du transport aérien international.

Note:

- Sous réserve de contrôles de sécurité et de sûreté, les opérateurs désignés peuvent expédier des envois postaux contenant des quantités autorisées de marchandises dangereuses admissibles par voie ferroviaire lorsque leur acheminement par voie aérienne n'est pas possible.
- Par exemple, la Convention de l'UPU précise actuellement les limites applicables à l'expédition d'envois postaux contenant des batteries au lithium (installation dans l'équipement, nombre maximal de deux batteries ou quatre piles, énergie nominale maximale de 100 Wh). Lorsque les spécifications dépassent ces limites, elles peuvent faire l'objet d'un accord bilatéral entre les pays concernés. Dans ce cas, l'accord des pays d'origine, de transit et de destination est nécessaire. Les marchandises dangereuses transportées dans le cadre de tels accords doivent être préparées conformément aux exigences nationales, régionales et internationales pour le transport de telles marchandises par voie ferroviaire.



Messages d'échange de données informatisé (EDI):

- CARDIT: message envoyé par l'opérateur désigné qui remet une expédition au transporteur pour en assurer son transport. Ce message concerne l'expédition et le récipient. Le message CARDIT permet de définir quels récipients font partie d'une expédition afin de faciliter les opérations du transporteur et la facturation. Il constitue également un préavis donnant des informations sur le courrier au transporteur.
- CUSITM: données de la formule CN 23 transmises par la poste de destination à la douane partenaire à des fins d'évaluation de la sécurité.
- CUSRSP: résultats de l'évaluation transmis par la douane partenaire à la poste de destination. Listes de codes associés: 213 – Item Assessment (évaluation de l'envoi); 214 – Request for Information (demande de renseignements); 215 – Request for Screening (demande de vérification); 217 – REFRSP; 218 – Data Elements (éléments de données). Listes de codes de la Commission européenne: 724 – FCHR (fret et courrier à haut risque); 735 – Referral Request (demande d'instruction); 752 – Additional information requested (renseignements supplémentaires demandés).
- ITMATT: message électronique envoyé par l'opérateur désigné d'origine à l'opérateur désigné de destination. Il correspond aux formules de l'UPU CN 22 et CN 23 et donne des informations relatives au contenu des envois postaux. Les messages ITMATT sont principalement utilisés pour transmettre des données douanières à l'opérateur désigné de destination. Ces données peuvent être utilisées pour le dédouanement et l'évaluation des risques.
- ITMREF: message envoyé par l'opérateur désigné de destination à l'opérateur désigné d'origine contenant les résultats de l'évaluation menée par les douanes, dans le respect de la norme de messagerie M33 de l'UPU.
- PRECON: message contenant des informations sur une expédition de courrier confectionnée pour être remise au transporteur. Il apporte des informations concernant la planification à l'opérateur désigné qui traitera la dépêche par la suite et permet d'automatiser l'enregistrement du courrier dès sa réception par cet opérateur désigné.
- PREDES: ce message contient des informations relatives à une dépêche de courrier confectionnée par un bureau d'échange en vue de sa remise au bureau d'échange d'un autre pays. Ce message fournit des informations sur chaque récipient contenu dans la dépêche et sur chaque envoi contenu dans chaque récipient. Il apporte des informations concernant la planification à l'opérateur désigné qui recevra la dépêche à l'un de ses bureaux d'échange, permet d'automatiser l'enregistrement du courrier dès sa réception par cet opérateur désigné au bureau d'échange et contient des informations utiles à des fins comptables.
- RESCON: message contenant des informations sur une expédition de courrier qui a été remise par un transporteur. Ce message fournit des informations pouvant faciliter l'évaluation de la qualité du service assuré par le ou les transporteurs. Une telle évaluation est menée en comparant les données relatives à l'arrivée des conteneurs et des récipients à celles transmises au préalable concernant le transport.
- RESDES: message fournissant des informations sur une dépêche de courrier internationale qui a été reçue par le bureau d'échange de destination. Ce message contient des informations relatives à la dépêche telles que les données d'identification de la dépêche, ainsi que parfois des données sur le transport à l'arrivée et la liste des récipients reçus dans la dépêche. Il offre aux opérateurs désignés d'origine un moyen de suivre et d'évaluer la réception de leurs récipients pour s'assurer par exemple que les dispositions convenues en matière de transport sont efficaces.
- RESDIT: message envoyé par le transporteur d'une expédition à l'opérateur désigné. Un message RESDIT est généralement envoyé en réponse à un message CARDIT. Toutefois, en l'absence de message CARDIT, un message RESDIT peut également être envoyé si l'opérateur désigné et le transporteur appliquent tous deux une norme appropriée en matière d'échange de messages. Il est possible que plusieurs messages RESDIT soient envoyés pour un seul message CARDIT, chacun correspondant à une étape de la chaîne logistique par laquelle passent les récipients d'une expédition, du point d'origine à la destination.

Opérateur désigné: entité, gouvernementale ou non, désignée officiellement par le Pays-membre de l'UPU pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations y relatives découlant des Actes de l'Union sur son territoire.

Plan d'acheminement: liste des itinéraires d'acheminement devant être utilisés comme convenu entre le transporteur, le principal et l'opérateur désigné de destination.

Point d'origine: lieu d'expédition du courrier où le transporteur accepte le courrier du principal aux fins de la prestation des services.

Preuve d'acceptation: contrôle positif de l'ensemble du courrier reçu par le transporteur au moyen de la saisie des données relatives aux identifiants des récipients figurant dans les messages EDI générés par le transporteur et/ou au moyen de la signature des documents ou d'un échange d'autres données convenu au préalable. La preuve d'acceptation est subordonnée au respect de l'heure critique de remise spécifiée par le transporteur pour un volume de courrier donné.

Preuve de livraison: contrôle positif de l'ensemble du courrier reçu par l'opérateur désigné au point de destination ou par son agent au moyen de la saisie des données relatives aux identifiants des récipients figurant dans les messages EDI générés par le transporteur et/ou au moyen de la signature des documents ou d'un échange d'autres données convenu au préalable. La preuve de livraison est subordonnée au respect de l'heure critique de remise spécifiée par le transporteur pour un volume de courrier donné ainsi qu'à la possibilité pour l'opérateur désigné local de signer ou de transmettre une preuve de livraison.

Principal: opérateur désigné d'origine qui a conclu le contrat de transport avec le ou les transporteurs aux fins du transport du courrier international.

Récepteur: unité d'une dépêche ou d'une expédition. Le récepteur est habituellement un sac ou une caisse contenant des envois postaux. Les récepteurs sont des entités physiques traitées par des transporteurs. Chaque récepteur porte un identifiant de récepteur avec code à barres à 29 caractères standard. Cet identifiant est utilisé par les transporteurs ainsi que par les opérateurs désignés. La norme de l'UPU applicable pour les identifiants de récepteur est la norme S9.

Remise: transfert de la garde du courrier par le principal ou l'opérateur désigné d'origine au transporteur, qui accepte le courrier destiné à être transporté.

Représentant du principal: partie qui exécute une fonction au nom du principal à la gare ferroviaire de destination, selon les indications données par le principal au transporteur.

Représentant du transporteur: partie (transporteur subséquent) qui exécute une fonction au nom du transporteur à la gare ferroviaire d'origine, de transit ou de destination et dont la responsabilité est engagée aux termes de ce contrat.

Services: tous les services liés au transport du courrier, tels que le chargement, le déchargement, la manutention au sol, la sécurité, le transport, la distribution et la documentation.

Transit en dépêches closes: lorsque des récepteurs sont expédiés à un opérateur désigné de transit pour être acheminés vers le point de destination avec les propres récepteurs de l'opérateur désigné de transit. L'opérateur désigné de transit inclut les récepteurs dans sa feuille de route (formule CN 37 pour le courrier de surface). En cas de transport par voie de surface, le taux de transport applicable est celui du transport territorial. Conformément aux Règlements de l'UPU, les principes de comptabilité relatifs au transit en dépêches closes pour les colis de surface se basent sur la formule CP 88, envoyée par l'opérateur désigné d'origine à celui de destination. Seuls les colis de surface sont concernés par cette disposition.

Transport: transport physique et déplacement par voie ferroviaire et routière, selon le cas.

Transporteur: transporteur ferroviaire contractuel avec qui le principal a conclu le contrat de transport dans le cadre d'un accord. L'opérateur désigné d'origine ou de destination peut aussi être transporteur, à condition qu'il possède une flotte et des capacités de transport qui lui sont propres.

UPU: institution spécialisée des Nations Unies ayant pour mission d'assurer l'organisation et le perfectionnement des services postaux et de favoriser, dans ce domaine, le développement de la collaboration internationale.

Volumes prévus au contrat: volume de courrier d'une expédition remise par le principal conformément aux volumes estimés et/ou acceptés par le transporteur aux fins de la prestation du service.

Termes douaniers

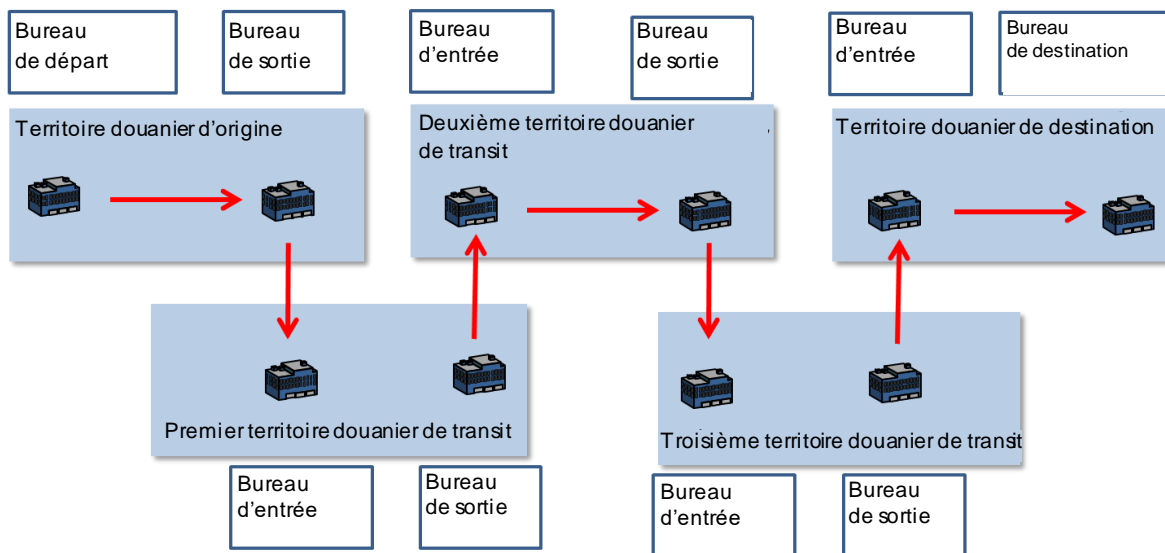
Bureau d'entrée: tout bureau de passage par lequel des marchandises en transit entrent sur un territoire douanier.

Bureau de départ: tout bureau de douane où commence une opération de transit douanier.

Bureau de destination: tout bureau de douane où prend fin une opération de transit douanier.

Bureau de passage/de transit: tout bureau de douane situé sur l'itinéraire d'une opération de transit douanier.

Bureau de sortie: tout bureau de passage par lequel des marchandises en transit sortent d'un territoire douanier.



Garantie: ce qui assure, à la satisfaction de la douane, l'exécution d'une obligation envers celle-ci.

- Garantie globale: garantie douanière qui couvre plusieurs opérations de transit sur un ou plusieurs territoires définis au préalable.
- Garantie individuelle: garantie douanière qui couvre une seule opération de transit sur un ou plusieurs territoires définis au préalable.
- Garantie internationale: garantie douanière applicable sur plusieurs territoires douaniers et juridiquement contraignante au titre d'accords ou de conventions internationaux.
- Garantie nationale: garantie douanière juridiquement contraignante dans un seul pays et régie par la législation nationale en vigueur.
- Garantie régionale: garantie douanière applicable sur le territoire douanier de plusieurs pays et juridiquement contraignante au titre de tout accord régional conclu entre les pays concernés.

Opération de transit douanier: transport des marchandises en transit douanier, d'un bureau de départ à un bureau de destination.

- Transit douanier international: lorsque les mouvements de transit appartiennent à une seule opération de transit douanier au cours de laquelle une ou plusieurs frontières sont traversées conformément à un accord bilatéral ou multilatéral. Cet accord définit généralement la forme de la déclaration de marchandises pour le transit douanier et, au besoin, une garantie acceptable dans chacune des administrations concernées par cet accord.
- Transit douanier national: lorsque la procédure de transit s'applique à un pays ou territoire douanier unique et que le bureau de départ et le bureau de destination sont sur le même territoire. Toutes les garanties requises font référence uniquement aux mouvements de transit dans le territoire douanier concerné.

Scellement douanier: ensemble formé par un scellé et un lien, joints dans des conditions offrant toute sécurité. Les scelléments douaniers sont apposés pour l'application de certains régimes douaniers (transit douanier, en particulier) généralement afin de prévenir ou de signaler toute atteinte à l'intégrité des articles sur lesquels ils sont apposés.

Scellement électronique: scellement douanier équipé d'un mécanisme permettant de suivre en ligne le moyen de transport sur lequel il est apposé.

Termes ferroviaires

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) – Appendice B à la COTIF (v. art. 3)

Aux fins du CIM:

- a) «Conditions générales de transport» désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque État membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci.
- b) «Transporteur» désigne le transporteur contractuel avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat.
- c) «Transporteur substitué» désigne un transporteur qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé sous b) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire.
- d) «Unité de transport intermodal» désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

Étude de cas – Transport ferroviaire de colis de la République populaire de Chine à l’Europe – Intégration du transport ferroviaire dans le réseau postal

Le projet de transport postal ferroviaire est complexe, car il est régi par quatre volets réglementaires:

- Réglementation applicable à la vente de marchandises.
- Réglementation postale (UPU).
- Réglementation douanière (OMD, UE).
- Réglementation applicable au transport ferroviaire (OTIF, OSJD).

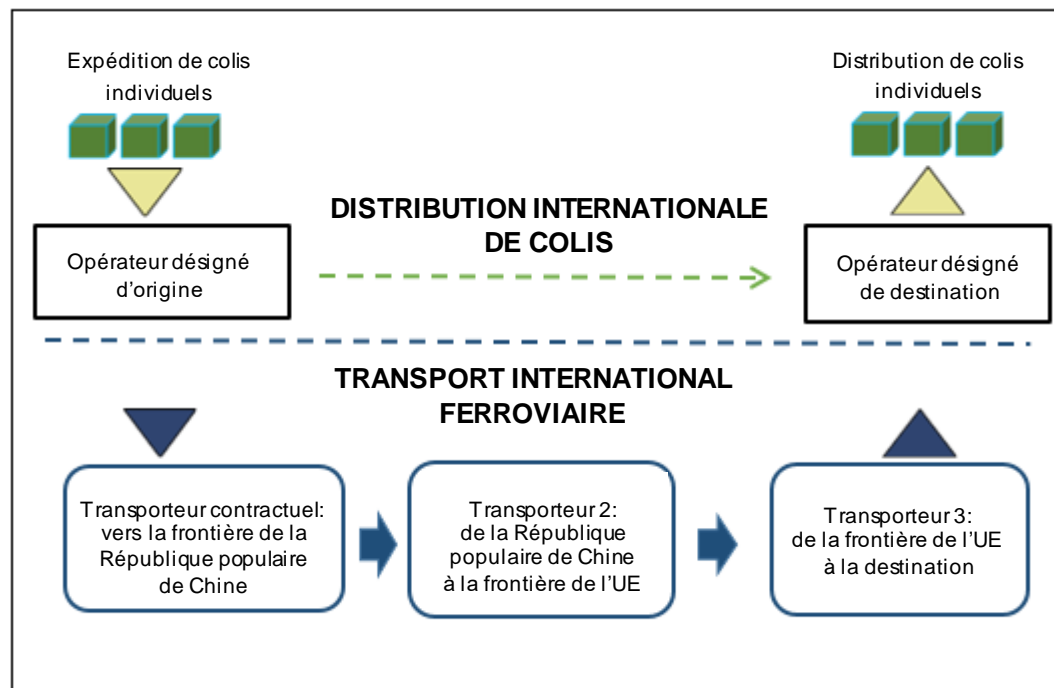
La présente annexe explique comment un tel projet devrait être organisé sur les plans opérationnel et juridique à l’échelle des douanes et propose une méthode permettant de cartographier les liens entre les différentes réglementations.

Aux fins du présent document, la prestation du service s’appuie sur l’utilisation de conteneurs ou de wagons postaux se déplaçant sur le réseau international de fret ferroviaire avec une lettre de voiture CIM/SMGS.

1. Organiser le transit douanier sans diviser le chargement

Dans le cadre de la réglementation postale, le transport international peut être vu comme une «boîte noire» faisant le lien entre l’opérateur désigné d’origine et celui de destination, comme le montre la figure 1. La voie ferroviaire peut tout aussi bien être remplacée par la voie aérienne, maritime ou routière.

Figure 1 – Mise en œuvre du projet postal ferroviaire



Pour qu'un tel système fonctionne, il est nécessaire de ne pas diviser le chargement entre le pays d'expédition (ici, la République populaire de Chine) et le pays de destination où doit arriver le conteneur (ici, l'Espagne). C'est le cas pour le transport aérien: les conteneurs transportant des colis restent scellés et sont répartis entre les différents nœuds de transport à partir des bordereaux de livraison CN 37. Il est important que cette manière de procéder soit reproduite dans le cadre du projet de transport postal ferroviaire.

Jusqu'à sa réception par l'opérateur désigné de destination, le conteneur ne doit pas être ouvert, hormis pour réaliser les contrôles douaniers nécessaires, en particulier à son arrivée aux frontières douanières de l'UE. Toute autre solution impliquerait de diviser le chargement, ce qui mettrait en péril la viabilité du projet pour les deux raisons suivantes :

- Sur le plan juridique, il n'existe aucune procédure de transit globale pour le transport par voie ferroviaire qui pourrait être utilisée en remplacement de la procédure de l'UPU, comme c'est le cas pour le transport routier avec la Convention TIR. C'est pourquoi, jusqu'à ce qu'un conteneur arrive dans le pays de destination, il est plus efficace de mettre en œuvre la procédure postale de bout en bout.
- D'un point de vue opérationnel, si, lors de leur entrée dans l'UE, l'ensemble des conteneurs ont été ouverts avant leur transport au sein de l'UE, il est très probable que leur retour sur le réseau ferroviaire après qu'ils ont quitté la chaîne logistique ferroviaire ne sera pas viable économiquement, étant donné que les distances de transport en Europe sont relativement courtes. Toutefois, conformément aux engagements de l'UE concernant le recours prioritaire au transport ferroviaire, il est grandement recommandé que le réseau ferroviaire européen soit utilisé pour acheminer les conteneurs vers leurs pays de destination respectifs. Dans le respect des exigences réglementaires actuellement applicables dans l'UE, il incombe néanmoins au premier opérateur désigné de transit d'ouvrir les conteneurs et d'apposer les étiquettes jaunes pour l'entrée des colis postaux dans l'UE.

2. *Cartographie des liens entre les différentes réglementations*

Le modèle Open Systems Interconnection (OSI) est la référence théorique actuelle des réseaux de transmission de données, dont Internet. Il se compose des divers protocoles nécessaires à la transmission de données sur de multiples couches. Pour un ensemble de protocoles donné, chaque couche résout certains problèmes rencontrés lors de la transmission de données et offre des services précisément définis aux couches supérieures. Les couches supérieures sont plus proches de l'utilisateur et traitent des données plus abstraites en s'appuyant sur les services des couches inférieures qui modifient le format des données pour les transposer sur un support physique.

L'architecture OSI peut être employée pour mieux distinguer les liens entre les différents volets réglementaires applicables au projet, comme suit :

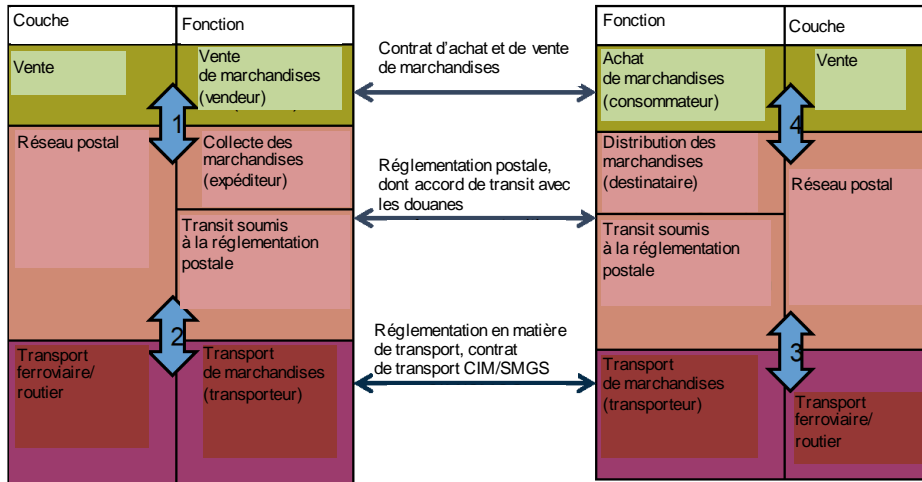
- Tout d'abord, respecter l'autonomie de chaque volet réglementaire. Autant que possible, chaque couche devant fournir un service donné (réglementation applicable à la vente à distance, au service postal, aux douanes, au transport) devrait s'appuyer sur ses propres procédures de bout en bout.
- Définir avec précision les services devant être échangés d'une couche à l'autre aux fins de la prestation des services fournis par la couche suivante.
- Déterminer les modifications à apporter, si nécessaire, à la méthode de mise en œuvre suivie pour chaque volet réglementaire afin de permettre les échanges requis.

Enfin, les différentes couches doivent être structurées hiérarchiquement. L'organisation ci-après peut être une solution pertinente :

- La composante transport est la couche la plus basse. Elle correspond au transport international de colis postaux entre deux opérateurs désignés, l'un en République populaire de Chine et l'autre en Europe.
- La deuxième couche est la réglementation postale, sur laquelle s'appuient les questions douanières, car le transit des envois postaux est réglementé à l'échelle internationale. Cette couche englobe la collecte des colis dans le pays d'origine et la distribution à leur destinataire dans le pays de destination.
- Le service lui-même, c'est-à-dire la vente à distance, forme la couche la plus élevée.

La structure hiérarchique est illustrée dans la figure ci-dessous. Entre la composante postale et la composante du transport ferroviaire (flèche 2 dans la figure 2), il convient de prendre des mesures afin de définir précisément les échanges de données nécessaires à l'organisation du transport et l'établissement de relations entre l'opérateur désigné d'origine et l'opérateur désigné de destination.

Figure 2 – Modèle conceptuel pour la réussite du transport ferroviaire international des colis



Ce modèle peut être employé pour définir de manière précise la manière dont les différents volets réglementaires (réglementation postale, douanière et ferroviaire) interagissent pour permettre la transmission de données nécessaires à la prestation du service de transport postal ferroviaire international.

Étude de cas – Trains-blocs réservés au transport du courrier partant de la République populaire de Chine vers l'Europe

Dès mars 2020, le réseau de transport international a été gravement perturbé. En raison de la pandémie mondiale de COVID-19, la majorité des avions sont restés cloués au sol et la plupart des vols internationaux ont été annulés. Depuis lors, le Bureau international a déployé un maximum d'efforts pour se rapprocher de l'ensemble des partenaires et veiller à ce que le courrier continue d'être acheminé à destination en utilisant tous les moyens de transport possibles. Le transport du courrier par voie ferroviaire a contribué à ces efforts et, en collaboration avec l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique, China Post a lancé les premiers train-blocs réservés au transport du courrier afin de résorber les quantités importantes de courrier en retard destiné à l'Europe.

Au cours du deuxième et du troisième trimestre de 2021, 22 train-blocs réservés au transport du courrier sont partis de la République populaire de Chine, transportant 11 000 tonnes de courrier destiné à l'Europe. Les récipiendaires ont été déchargés en Pologne et en Lituanie, avant d'être acheminés vers leurs destinations finales dans 30 pays d'Europe.

Il s'agit d'une avancée majeure, car ces trains étaient entièrement composés de conteneurs transportant du courrier. Le volume total de courrier transporté par voie ferroviaire a diminué lors du deuxième semestre de 2021, après la reprise partielle des vols internationaux de passagers. Toutefois, le courrier a continué d'être transporté par voie ferroviaire au rythme de cinq à sept conteneurs par semaine, représentant un poids total de 120 à 170 tonnes par mois, ce qui dépasse largement les volumes expédiés avant 2020.

Les perspectives en matière de transport du courrier par voie ferroviaire sont prometteuses et la liste des terminaux de départ s'allonge:

- Terminaux de départ actuels: CKG, YIW, CGO et DGG.
- Terminaux de départ à l'étude: CAN, CTU, WUH et SIA.

La poste chinoise a travaillé à l'élaboration d'un manuel pour le transport du courrier par voie ferroviaire qui prévoit une description complète des procédures opérationnelles normalisées applicables sur la chaîne logistique et apporte des informations et instructions utiles pour le personnel. Un groupe de travail spécial a été créé pour concevoir ce manuel. Des audits sur site ont ainsi été menés en décembre 2020 pour examiner les opérations quotidiennes. Une fois finalisé, ce manuel sera diffusé au Forum UPU–Rail, qui sera invité à formuler des commentaires pour l'améliorer.

Pratiques exemplaires pour l'établissement d'un service de transport du courrier international par voie ferroviaire – Sur la base des procédures opérationnelles normalisées diffusées par China Post

Les pratiques exemplaires ci-après visent à servir de modèle pour les procédures et processus opérationnels impliqués dans l'établissement d'un service de transport du courrier international par voie ferroviaire. Les procédures opérationnelles sont réparties selon des étapes spécifiques que les parties prenantes (opérateurs désignés, transporteurs ferroviaires et autorités douanières) doivent réaliser. Ces pratiques sont formulées sur la base des procédures opérationnelles normalisées diffusées par China Post, qui ont été révisées pour les rendre plus génériques. Dans le cadre des opérations réelles, il est conseillé de réaliser de nouvelles modifications au contexte local. Deux sujets, à savoir les procédures de comptabilité et la conclusion d'un contrat entre l'opérateur désigné d'origine et le transporteur ferroviaire, sont aussi intégrés pour fournir des informations plus pertinentes et plus faciles d'accès aux utilisateurs visés par cette annexe 5.

Conclusion d'un contrat entre l'opérateur désigné d'origine et le transporteur ferroviaire

L'opérateur désigné d'origine vérifie la faisabilité d'établir un itinéraire de transport ferroviaire international avec le transporteur ferroviaire. Les facteurs à prendre en considération sont notamment les suivants: horaires des trains, capacité allouée, frais de transport, délai prévu pour le transport ferroviaire, exemplaires papier et/ou équivalent au format électronique des documents postaux, documents/formules de transport ferroviaire, procédures douanières électroniques pour le transit et la déclaration, échange d'EAD (entre l'opérateur désigné d'origine et le ou les transporteurs ferroviaires et déclaration auprès des autorités douanières), arrangements relatifs au transport au premier et au dernier kilomètre en lien avec le transport ferroviaire. Le transporteur ferroviaire peut signer un contrat avec le ou les transporteurs suivants sur l'itinéraire ou peut sous-traiter tout ou partie du contrat susmentionné avec l'agent ferroviaire.

Procédures préalable à l'expédition

Opérateur désigné d'origine

- a) Demande de service ferroviaire au bureau de poste de départ: le bureau de poste au point de départ (bureau de poste de départ) transmet au transporteur ferroviaire la lettre de demande de service originale ainsi que les informations mensuelles correspondantes au début de chaque mois.
- b) Réservation des capacités auprès du transporteur ferroviaire: le bureau de poste de départ transmet à l'avance le plan d'expédition au transporteur ferroviaire en l'informant notamment du type et du nombre de conteneurs prévus et de la destination des envois. Avant de planifier le transport des conteneurs, il convient de soumettre une demande de réservation au transporteur ferroviaire. Cette demande de réservation contient une description des envois et des informations sur leur poids, leur volume, leur quantité, l'expéditeur, le destinataire, l'itinéraire, la destination des expéditions, les frais de transport, etc.
- c) Préparation des dépêches au bureau d'échange expéditeur: au moment de l'expédition des dépêches, une liste spéciale CN 33 est placée dans les sacs de courrier ainsi qu'une feuille d'avis CN 31 pour les sacs F. Les messages PREDES générés lors de l'expédition des dépêches seront envoyés à l'opérateur désigné de destination finale. Les récipients sont ensuite transportés vers le centre postal et les messages ITMATT sont envoyés à l'opérateur désigné de destination finale avant cette étape, au moment de la collecte des envois postaux.

Confection des dépêches

Opérateur désigné d'origine

- d) Traitement au centre postal/centre de chargement:
 - 1° Réservation et récupération des conteneurs: le bureau de poste où les conteneurs sont chargés (bureau de poste de chargement) informe celui situé au point de départ (bureau de poste de départ) de ses besoins en conteneurs vides. Le bureau de poste de départ charge le transporteur

de prendre les dispositions nécessaires pour que des semi-remorques viennent chercher les conteneurs vides et les transportent au bureau de poste de chargement souhaité. L'opérateur désigné d'origine peut aussi se procurer des conteneurs auprès d'autres fournisseurs (dans le cas de conteneurs appartenant aux expéditeurs). Il est nécessaire de veiller à ce que les conteneurs appartenant aux expéditeurs répondent aux exigences de sûreté fixées par les autorités ferroviaires et douanières.

2° Chargement des conteneurs: les autorités douanières supervisent le chargement des conteneurs. Il convient de s'assurer que les limites de poids fixées par les autorités ferroviaires sont respectées et que les récipients sont soigneusement empilés dans le conteneur. Si nécessaire, les récipients doivent aussi être attachés conformément aux règlements internationaux applicables au transport ferroviaire et routier. Lors du chargement, il convient de prendre des photos ou des vidéos afin de les transmettre aux autorités compétentes conformément à la réglementation ferroviaire applicable.

3° Préparation des données pour le transport; une fois les conteneurs chargés, le bureau de poste de chargement imprime le nombre d'exemplaires des bordereaux de livraison CN 37 requis par le bureau de poste de départ et les autorités douanières et ferroviaires. L'agence douanière locale appose ensuite son cachet sur les bordereaux de livraison CN 37 au point de chargement, indiquant ainsi que l'inspection est considérée achevée. Si un protocole Security Smart Lock (SSL) doit être appliqué, les données sur le courrier sont extraites du système numérique de traitement des informations afin de préparer la formule électronique de déclaration en douane, qui doit être remplie en collaboration avec les douanes de départ chargées de l'inspection.

L'opérateur désigné d'origine et le transporteur ferroviaire doivent déterminer les différentes manières d'échanger leurs messages d'EAD et s'assurer que toutes les séries de données exigées de la part des douanes de destination sont correctement renseignées, conformément aux exigences réglementaires applicables. L'échange de messages CARDIT/RESBIT peut être l'une des solutions les plus optimales.

4° Scellement des conteneurs: une fois les conteneurs chargés, ils sont sécurisés grâce au scellé du transporteur ferroviaire (du type accepté comme scellement douanier) ou des douanes ou à l'aide d'un dispositif SSL. Les douanes entrent le numéro du conteneur et celui du scellé douanier dans les bordereaux de livraison CN 37, signent les formules, émettent les scellés douaniers et remettent les conteneurs à l'opérateur désigné.

Procédures de remise au fournisseur de transport ferroviaire

Opérateur désigné d'origine

e) Traitement à la gare de départ: une fois les conteneurs arrivés à la zone d'inspection douanière du bureau de poste de départ, les scellés douaniers (y compris les bordereaux de livraison CN 37 et tous les autres documents) sont remis à l'autorité douanière locale à l'installation postale ou à l'autorité douanière ferroviaire pour inspection. Si les conteneurs sont verrouillés à l'aide d'un dispositif SSL, une copie des données de la formule de déclaration en douane électronique est préparée et transmise à l'agence douanière du point de départ.

Conformément aux règles douanières et ferroviaires en vigueur, le bureau de poste de départ fournit les documents d'accompagnement au transporteur ferroviaire, notamment les bordereaux de livraison CN 37, les scellements douaniers de transit et les données électroniques contenues dans la déclaration en douane et chiffrées via le dispositif SSL. Les informations figurant sur les versions sur support papier et électronique doivent être identiques. Le nombre d'exemplaires des documents d'accompagnement dépendra des exigences des douanes et de l'entreprise ferroviaire locale.

Formation du train, inspection douanière et mainlevée ainsi que transmission de données électroniques préalables

Transporteur ferroviaire (au point d'origine)

- f) Remorquage vers la gare et formation du train: à réception des documents d'accompagnement du bureau de poste de départ, le transporteur ferroviaire organise le remorquage des conteneurs vers la gare et la formation du train.

Douanes à la gare de départ

- g) Inspection douanière et mainlevée: une fois que les douanes situées au point de départ ont fini de superviser le chargement des conteneurs, leur remorquage vers la gare et la formation du train, elles en informeront l'agence de contrôle des frontières, soit via le système électronique douanier, soit au moyen des dispositifs physiques de scellement douanier.

Opérateur désigné d'origine

- h) Envoi d'un préavis à l'opérateur désigné du pays de destination du train: après le départ du train, le bureau de poste de départ envoie des préavis à l'opérateur désigné du pays de destination du train. Les informations transmises dans le préavis concernent le nombre de conteneurs, la formule de déclaration en douane, le nombre total de sacs de courrier, le poids total des dépêches pour chaque destination finale (informations fournies dans les messages PRECON) et une copie scannée de la lettre de voiture.

Douanes à la frontière nationale

- i) Mainlevée: l'agence douanière de contrôle des frontières vérifie le numéro du conteneur, l'état du dispositif SSL et les informations qu'il contient. Une fois le dispositif SSL déverrouillé, il est remis au transporteur ferroviaire ou à ses agents pour renvoi au bureau de poste de départ. L'agence de contrôle des frontières examine également le scellé douanier présenté par le transporteur ferroviaire ou ses agents et s'occupe des formalités liées à l'inspection, à l'exportation et à la mainlevée.

Transit par le biais des territoires douaniers nationaux/régionaux

Transporteur ferroviaire (en route)

- j) Le transporteur ferroviaire qui conclut le contrat de transport avec l'opérateur désigné d'origine est chargé d'assurer la liaison avec les transporteurs ferroviaires suivants tout au long du trajet pour réaliser des arrangements en matière de transfert et de transmission des conteneurs jusqu'à la gare de destination. Le transporteur ferroviaire peut aussi sous-traiter tout ou partie de la charge de travail à l'agent ferroviaire.

Le transporteur ferroviaire concerné présente les bordereaux de livraison, la lettre de voiture CIM/SMGS et d'autres documents aux autorités douanières correspondantes lorsque les conteneurs entrent sur les territoires douaniers nationaux/régionaux et en sortent.

En cas de données manquantes ou de demande d'informations supplémentaires devant être fournies par l'opérateur désigné d'origine, le transporteur ferroviaire doit en informer l'opérateur désigné d'origine afin que ce dernier puisse fournir les éléments manquants.

Douanes aux frontières nationales/régionales

- k) Les autorités douanières tout au long du trajet inspectent les conteneurs (y compris l'intégrité des scellés des conteneurs) et examinent les documents d'accompagnement remplis (ou les informations contenues dans la formule électronique de déclaration en douane de transit une fois disponibles).

L'inspection des douanes et la mainlevée ont lieu lorsque les conteneurs entrent sur le territoire douanier des pays en transit et en sortent.

Réception, traitement et réacheminement du courrier au pays de destination du train

Transporteur ferroviaire (au point de destination)

- l) Récupération des conteneurs: une fois la lettre de voiture et les bordereaux de livraison CN 37 remis, le transporteur ferroviaire récupère les conteneurs auprès des autorités ferroviaires.
- m) Remorquage des conteneurs vers la cour de triage: le transporteur ferroviaire remorque les conteneurs contenant les expéditions postales vers la cour de triage indiquée par l'opérateur désigné du pays de destination du train, depuis laquelle les conteneurs seront récupérés pour traitement ultérieur.

Douanes au pays de destination du train

- n) Après l'arrivée des conteneurs de courrier à la gare de destination, l'agence douanière locale ouvre les conteneurs scellés par les douanes au point d'origine (avec un scellé douanier ou du transporteur ferroviaire reconnu comme scellement douanier) dans le respect des réglementations applicables fixées par les autres autorités de régulation.

Opérateur désigné de destination du train

- o) Traitement à l'arrivée: l'opérateur désigné de destination du train est chargé de recevoir et de traiter les conteneurs arrivants, avant l'organisation du transit de surface depuis son bureau d'échange vers les bureaux d'échange de destination finale.

Les procédures principales sont les suivantes:

- 1° Remplir les formalités douanières de transit.
- 2° Recevoir les conteneurs de la part du transporteur ferroviaire: l'opérateur désigné de destination du train récupère les conteneurs dans le délai convenu, sur présentation des bordereaux de livraison CN 37, de la lettre de voiture et de l'avis de collecte. L'opérateur désigné de destination du train vérifie que les informations des conteneurs correspondent à celles indiquées dans la lettre de voiture.

Traitement au centre postal

- 3° Remorquer les conteneurs jusqu'au centre postal et procéder à leur traitement: les conteneurs doivent être ouverts sous la supervision des autorités douanières. Au moment du déchargement des récipients, il convient de procéder à une vérification par rapport aux formules de déclaration en douane. Il convient de vérifier que les informations fournies sur les bordereaux de livraison CN 37 correspondent bien aux récipients reçus (en s'assurant que les données sur le bureau d'échange d'origine, le bureau d'échange de destination, l'identifiant de la dépêche et le nombre de récipients sont correctes). S'il manque un ou plusieurs récipients, un bulletin de vérification CN 43 ou CP 78 doit être envoyé au dernier bureau d'échange expéditeur et au bureau d'échange d'origine.

Si aucune anomalie n'est constatée, tous les récipients sont scannés dans la zone d'inspection douanière du centre postal et des messages EDI correspondants sont transmis aux partenaires. Pour le trafic destiné au pays de destination du train, des messages RESDES et RESCON seront transmis à l'opérateur désigné d'origine. Pour le trafic destiné à d'autres destinations finales, des messages RESCON seront transmis.

- 4° Trier les récipients en fonction de leur destination finale (y compris ceux qui seront distribués dans leur propre pays), les séparer et vérifier l'adéquation entre les récipients triés pour chaque destination et les bordereaux de livraison CN 37. Une fois la nouvelle dépêche contenant ces récipients confectionnée, le message PRECON est envoyé à l'opérateur désigné de destination finale.
- 5° Transporter les récipients vers leurs bureaux d'échange de destination finale respectifs, conformément aux délais et aux modes de transport bilatéralement convenus (entre l'opérateur désigné d'origine et l'opérateur désigné de destination du train). En tenant compte des volumes pour chaque destination et des capacités et de la fréquence des transports routiers, les deux parties peuvent aussi convenir de changements appropriés de modes de transport pour le réacheminement.

- 6° Retour des conteneurs vides à la cour de triage: conformément au bordereau de retour fourni par la gare de départ, l'opérateur désigné du pays de destination du train renvoie les conteneurs vides vers la cour de triage convenue dans les délais fixés et s'assure que les conteneurs sont intacts. S'il n'est pas possible de renvoyer les conteneurs dans les délais prévus en raison de motifs objectifs, l'opérateur désigné du pays de destination du train doit en informer le bureau postal de départ et prendre des photos justificatives. Les deux parties doivent déterminer leurs responsabilités respectives en s'appuyant sur les dispositions de l'accord qu'elles ont passé, et la partie responsable prend à sa charge tous les coûts liés au non-respect des délais.

Traitement au bureau d'échange (pour le trafic destiné au pays de destination du train uniquement)

- 7° Réception des récipients: une fois les récipients reçus, il convient de procéder à une vérification par rapport aux formules de déclaration en douane. Il convient de vérifier que les informations fournies sur les bordereaux de livraison CN 37 correspondent bien aux récipients reçus (en s'assurant que les données sur le bureau d'échange d'origine, le bureau d'échange de destination, l'identifiant de la dépêche et le nombre de récipients sont correctes). En cas d'anomalie, un bulletin de vérification CN 43 ou CP 78 doit être envoyé au dernier bureau d'échange expéditeur et au bureau d'échange d'origine.
- 8° Ouverture des récipients: une fois que les récipients ont été ouverts, il convient de vérifier que les envois reçus correspondent bien à ceux indiqués sur la feuille d'avis ou la feuille de route. En cas d'anomalie, un bulletin de vérification CN 43 ou CP 78 doit être envoyé au bureau d'échange d'origine.
- 9° Les envois contenus dans les récipients sont ensuite admis dans les réseaux de transport et de distribution en vue de leur distribution finale.

Traitement et distribution des envois arrivants au pays de destination finale

Opérateur désigné de destination finale

- p) À la réception des récipients, l'opérateur désigné de destination finale les traite et les intègre aux réseaux de transport et de distribution correspondants en vue de leur distribution finale.

Règlement des comptes pour le courrier partant par voie ferroviaire

1. Portée du règlement des comptes

Le règlement des comptes pour le courrier partant par voie ferroviaire concerne les frais de traitement et de transport à l'échelle nationale, les frais d'exploitation des lignes internationales, les frais de transit, les frais de traitement du courrier en transit et les frais terminaux. Les principales parties prenant part au règlement sont l'opérateur désigné d'origine, le transporteur ferroviaire, l'opérateur désigné du pays de destination du train et l'opérateur désigné de destination finale.

2. Règlement des frais d'exploitation des lignes internationales

Le règlement s'effectue en appliquant les barèmes de tarification, les méthodes de règlement et la fréquence de règlement convenue dans le contrat de transport passé entre le bureau de poste de départ et le transporteur ferroviaire.

Le barème de tarification (prix et devise) appliqué par le transporteur est celui indiqué dans le contrat de transport, dans la lettre de confirmation du devis ou dans la commande. Les frais à régler comprennent, sans s'y limiter, le remorquage, le transport sur les lignes internationales, le faux fret, les frais de stockage, les taxes de stationnement des wagons et les frais liés aux déséquilibres entre l'offre et la demande en conteneurs. Les frais de stockage et de stationnement sont des frais supplémentaires qui seront facturés en fonction de la rapidité de traitement à la gare de destination.

3. *Règlement des frais de transit et des frais de traitement du courrier en transit*

Les comptes récapitulatifs relatifs aux frais de transit et de traitement du courrier en transit sont établis et révisés conformément à l'accord bilatéral en place entre l'opérateur désigné d'origine et l'opérateur désigné du pays de destination du train, ainsi qu'aux Règlements de l'UPU applicables. Le nombre de récipiens en transit et le poids total de courrier expédié vers chaque destination sont ceux indiqués dans la lettre de voiture et dans les bordereaux de livraison CN 37, conformément à ce qui est convenu entre les deux parties.

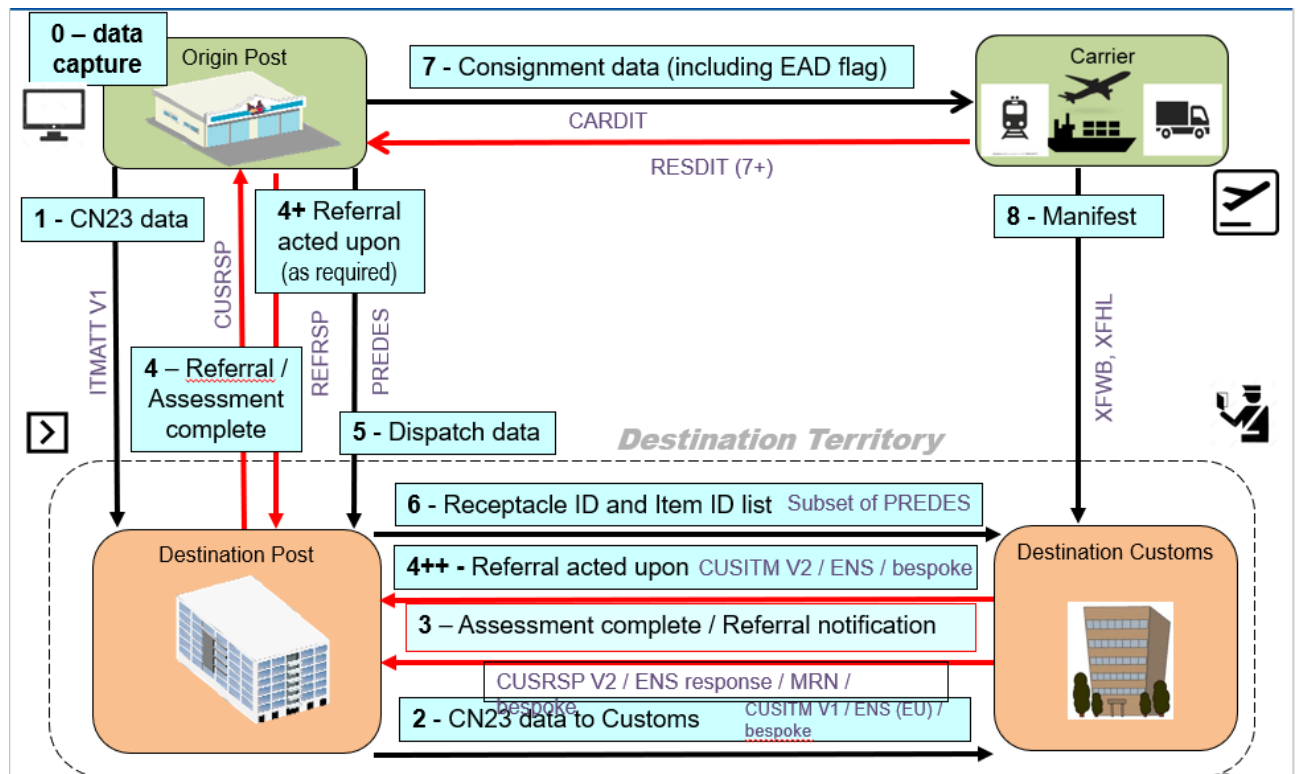
4. *Répartition des frais d'exploitation des lignes internationales, des frais de transit et des frais pour le traitement du courrier en transit*

En s'appuyant sur les bordereaux de livraison CN 37 et les données relatives aux dépêches saisies dans le système de traitement des informations, les frais d'exploitation des lignes internationales, de transit et de traitement du courrier en transit sont répartis entre les différentes zones de ramassage du courrier, en tenant compte du nombre et du poids réels des récipiens chargés dans les conteneurs.

En s'appuyant sur les listes spéciales CN 33 et les données saisies dans le système, ces frais sont répartis entre les points de ramassage concernés en tenant compte des envois réellement contenus dans les récipiens chargés dans les conteneurs.

5. *Autres dépenses*

Les coûts de traitement et de transport à l'échelle nationale sont répartis conformément aux règles comptables existantes, les frais terminaux étant réglés sur la base des Règlements de l'UPU applicables.

Modèle postal universel de l'UPU⁴

- Flux 0 Début du flux: saisie électronique des données de la formule CN 23 dans un format transmissible.
- Flux 1 ITMATT M33 V1 – ITeM ATtribute, données 7 + 1 (les données fournies sur la formule CN 23 sont transmises via message ITMATT par l'opérateur désigné d'origine à la poste de destination).
- Flux 2 CUSITM V2 (les données de la formule CN 23 sont transmises par l'opérateur désigné de destination à la douane associée afin d'évaluer la sûreté des envois).
- Flux 3 CURSRP (les résultats de l'évaluation sont transmis par la douane associée à l'opérateur désigné de destination). Listes de codes associés: 213 – Item assessment (évaluation de l'envoi); 214 – Request for information (demande de renseignements); 215 – Request for screening (demande de vérification); 217 – RFRSP; 218 – Data elements (éléments de données); listes de codes de la Commission européenne (CE): 724 – FCHR (fret et courrier à haut risque); 735 – Referral request (demande d'instruction); 752 – Additional information requested (renseignements supplémentaires demandés).
- Flux 4 ITMREF V1 – M53 (l'opérateur désigné de destination fournit le résultat de l'évaluation douanière à la poste d'origine).
- Flux 4+ REFRSP V1 – M54 (l'opérateur désigné d'origine fournit à l'opérateur désigné de destination des informations concernant toutes les mesures qu'il a prises).
- Flux 4++ L'opérateur désigné de destination fournit les informations reçues à propos des mesures prises par la poste d'origine à la douane partenaire.
- Flux 5 PREDES – Préavis d'expédition (ce préavis est généré par l'opérateur désigné ayant confectionné la dépêche et est envoyé à l'opérateur désigné qui réceptionne la dépêche à son point de destination; il a initialement été conçu à des fins de planification et de suivi).

Une dépêche constitue une structure à trois niveaux:

- La dépêche, qui est munie d'un identifiant conforme à la norme S8 de l'UPU.

⁴ Le modèle postal universel de l'UPU a été élaboré conjointement avec l'Association du transport aérien international (IATA), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'OMD. De plus amples informations sont disponibles sur le site Web de l'UPU à l'adresse www.upu.int/fr/Solutions-postales/Programmes-et-services/Chaîne-logistique-postale/Intégration-de-la-chaîne-logistique-postale

- Les récipients de la dépêche, munis d'un identifiant conforme à la norme S9 de l'UPU.
 - Les envois postaux contenus dans chaque récipient; les envois postaux concernés sont munis d'un identifiant conforme à la norme S10 de l'UPU.
- Flux 6 L'opérateur désigné de destination communique les identifiants de récipient et d'envoi à la douane partenaire.
- Flux 7 CARDIT – Documents de transport international pour le transporteur (M48) – L'opérateur désigné d'origine fournit les données sur l'expédition (CN 37/CN 38/CN 41/CN 47), dont l'indicateur d'échange d'EAD, au transporteur.
- Flux 7+ RESDIT – Réponse aux documents de transport international (M49) – Ce message EDI de réponse/confirmation est envoyé par le transporteur à l'opérateur désigné d'origine pour l'informer de l'avancement des diverses étapes du transport (événement). Lorsque chaque étape est achevée, un message RESDIT correspondant doit être envoyé.
- Flux 8 Le transporteur aérien transmet le manifeste à la douane de destination.

Étude de cas – Réglementation douanière de l'Union européenne

La réglementation douanière a fait l'objet de nombreuses discussions au cours du projet de transport postal ferroviaire dans le cadre des projets pilotes menés de la République populaire de Chine à l'UE. Les dispositions du droit douanier européen sont présentées ci-dessous. Il est important de noter la valeur explicative et non contraignante du présent texte. Les dispositions juridiques de la législation douanière prévalent sur le contenu du présent document. Il convient de toujours se référer à celles-ci. Les textes originaux des instruments de l'UE sont ceux publiés dans le Journal officiel de l'UE. Il peut aussi être nécessaire de prendre en considération certains règlements nationaux et notes explicatives en complément du présent document.

Toutes les marchandises entrant sur le territoire douanier de l'UE sont soumises au contrôle des douanes et restent sous leur supervision jusqu'à ce que leur statut soit déterminé.

Le bureau de douane de première entrée est chargé de procéder aux contrôles douaniers à des fins de sûreté et de sécurité en s'appuyant sur les données de la déclaration sommaire d'entrée (ENS). Le dépôt d'une déclaration sommaire d'entrée n'est pas obligatoire pour les envois de correspondance (Acte délégué, art. 104, chiffre 1, lettre c)). Pour les marchandises contenues dans des envois postaux, l'obligation de déposer une déclaration sommaire d'entrée est levée jusqu'à la mise à jour du système informatique concerné. Une dérogation avait également été instaurée jusqu'en 2020 pour les envois ne dépassant pas 250 grammes (Acte délégué, art. 104, chiffres 2 et 3).

Qu'une déclaration sommaire d'entrée ait été ou non déposée, toutes les marchandises doivent être présentées au bureau des douanes de première entrée. À partir de ce moment-là, les marchandises ne provenant pas de l'UE resteront sous la supervision des douanes et pourront être acheminées conformément aux Actes de l'Union. Des étiquettes jaunes sont obligatoires pour identifier les envois postaux ne provenant pas de l'UE lors du transit douanier. Pour cela, ces étiquettes jaunes doivent être apposées par l'opérateur désigné «intermédiaire» sur les récipients contenant les envois postaux et tous les documents correspondants au moment de présenter les marchandises au bureau de douane de première entrée/de sortie, quel que soit le moyen de transport utilisé.

Transit des envois postaux: les articles 226, chiffre 3, lettre f), et 227, chiffre 2, lettre f), définissent le transit des envois postaux sur le territoire douanier de l'UE. Le transit peut se faire:

«f) par la poste, conformément aux statuts de l'Union postale universelle, lorsque les marchandises sont transportées par les titulaires de droits et obligations découlant de ces statuts ou pour leur compte.»

Cela signifie que ces dispositions sont applicables uniquement aux titulaires de droits et d'obligations au titre des Actes de l'Union et lorsque les marchandises sont acheminées conformément aux Actes de l'Union.

Conformément aux Actes, un titulaire de droits est défini comme l'opérateur désigné par un Pays-membre donné. Un opérateur désigné est une entité, gouvernementale ou non, désignée officiellement par le Pays-membre de l'UPU pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations y relatives découlant des Actes de l'Union sur son territoire.

C'est l'opérateur désigné par l'intermédiaire duquel les envois postaux entrent sur le territoire douanier qui doit présenter ces envois au bureau de douane de première entrée afin de poursuivre leur acheminement dans le système postal vers le bureau de douane de destination.

Objectifs principaux pour l'amélioration et la simplification des procédures de transport ferroviaire au sein de l'UE:

1. Possibilité de supprimer la procédure de l'étiquette jaune une fois que l'opérateur désigné de destination et le transporteur peuvent remplir les champs obligatoires de la déclaration sommaire d'entrée.
2. Possibilité de faire voyager des trains jusqu'à la destination finale, sans perturbation du transport à la frontière de l'UE.
3. Possibilité de mener des procédures de contrôle douanier, de vérification de sécurité et d'évaluation des risques dans le pays de destination finale, une fois que tous les champs obligatoires de la déclaration sommaire d'entrée ont été remplis et sont disponibles dans le système informatique.

Feuille de route concernant l'interopérabilité des systèmes d'échange de données informatisé des opérateurs désignés et des entreprises ferroviaires/de transport/de logistique pour le transport des envois postaux par conteneur

Glossaire

- Échange de données: transfert de données entre les systèmes.
- Entreprises ferroviaires/de transport/de logistique: transporteurs, exploitants, gestionnaires d'infrastructure, transitaires et autres acteurs participant au processus de transport par voie ferroviaire.
- Envois postaux internationaux: envois de la poste aux lettres et colis importés, exportés et en transit.
- Feuille de route: plan d'activités visant à faire avancer les objectifs fixés.
- Interopérabilité: capacité de plusieurs systèmes à interagir et à opérer ensemble.
- Opérateur désigné: toute entité gouvernementale ou non gouvernementale officiellement désignée par le Pays-membre de l'UPU pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations y relatives découlant des Actes de l'Union sur son territoire.

But

Veiller à ce que l'acheminement ferroviaire des marchandises postales en transit importées et exportées se déroule sans encombre, de même que l'échange des données correspondantes sur l'avancement du transport, en tenant compte de la nécessité de 1^o créer des couloirs numériques dédiés au transport, 2^o faciliter l'inspection des colis postaux et l'échange de documents et 3^o respecter la réglementation concernant les renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) qui régissent l'échange d'EAD. Ces exigences réglementaires sont actuellement appliquées par quelques pays et régions, tels que l'UE (système de contrôle des importations ICS2) et le Royaume-Uni (ciblage de fret basé sur l'envoi de données avant chargement – PreDICT). Il est attendu que d'autres exigences similaires entrent prochainement en vigueur ailleurs dans le monde.

Objectifs

1. Étape 1 – Analyser les nouvelles exigences et règles juridiques liées aux RPCF-AC qui régissent la transmission des EAD; définir les mécanismes d'interaction et veiller à l'application de l'approche convenue pour l'échange d'informations, qui prévoit que l'opérateur désigné établisse un contrat de transport et que les informations sur le transport des envois soient transmises à l'opérateur désigné par le transporteur, la compagnie ferroviaire ou l'entreprise logistique, selon les modalités fixées dans le contrat, avec le niveau de précision et/ou à la fréquence convenus. L'opérateur désigné est tenu d'échanger toute information nécessaire via le système POST*Net.
2. Étape 2 – Définir les mécanismes d'interaction et veiller à la compatibilité entre les systèmes EDI ferroviaire, postal et douanier national/régional en tenant compte des programmes d'harmonisation numérique qui ont été mis en œuvre au niveau sous-régional.
3. Établir un cadre réglementaire et des procédures pour l'étape 1, puis pour l'étape 2.

Les tâches relatives aux étapes 1 et 2 sont mises en œuvre en parallèle, bien que la priorité soit accordée à l'étape 1.

Chaque étape peut s'achever par la mise en place d'un projet pilote en matière de transport.

Organisation

1. Structuration de l'étape 1

- 1) Déterminer le type d'informations (données) dont les douanes ou les autorités de contrôle nationales/régionales compétentes et les opérateurs désignés ont besoin.

- 2) Déterminer les paramètres et processus actuellement appliqués dans le cadre des systèmes de saisie et de transmission de données tels que définis dans les contrats de gestion du transport.
- 3) Comparer les données recueillies aux données nécessaires.
- 4) Si les données se révélaient insuffisantes, déterminer les possibilités de recueillir et transmettre des données en précisant quelles unités en auraient la charge au sein des transporteurs (entreprises ferroviaires).
- 5) Déterminer la fréquence, l'ordre et les moyens de transmission des données (sans utilisation du système POST*Net par les entreprises ferroviaires) et schématiser les processus en jeu.
- 6) Préparer des dispositions types à intégrer au contrat de transport concernant le transfert des données nécessaires aux opérateurs désignés.

2. *Structuration de l'étape 2*

- 1) Déterminer le type d'informations (données) à échanger.
- 2) Déterminer les paramètres et processus actuellement appliqués dans le cadre des systèmes d'échange de données des opérateurs désignés, des entreprises ferroviaires et des transporteurs et les ensembles de données de base transmis.
- 3) Comparer les données nécessaires aux données transmises et déterminer si elles sont suffisantes pour toutes les parties.
- 4) Si les données se révélaient insuffisantes, déterminer quels sont les besoins à combler en matière de données et de sources d'information ainsi que les acteurs qui se chargeraient de la saisie des données au sein des entreprises/organisations.
- 5) Si les données se révélaient insuffisantes, évaluer s'il est possible d'un point de vue technique de transférer les données d'un système à l'autre sans procéder à une intégration complète des systèmes.
- 6) Déterminer si des ressources additionnelles sont nécessaires pour mettre en place les moyens techniques nécessaires au transfert des données.
- 7) Décrire les processus de transfert des données en tenant compte de l'interopérabilité.
- 8) Réaliser les ajustements techniques nécessaires.
- 9) Mettre le système et l'échange de données à l'essai.

3. *Mesures visant à assurer un échange fluide de documents électroniques sur les itinéraires d'acheminement du fret postal*

- 1) Décrire les caractéristiques actuelles (contenu, fréquence, format des données échangées, etc.) des documents pour l'importation et l'exportation des envois postaux et leur transit en tenant compte de l'applicabilité des formats électroniques actuels.
- 2) Déterminer les caractéristiques optimales applicables à ces documents électroniques, notamment 1° la portée des documents, 2° l'entité chargée d'émettre ces documents et 3° les paramètres d'accès à ces documents (accès restreint aux opérateurs désignés, aux compagnies ferroviaires et aux autorités de contrôle, y compris aux douanes).
- 3) Mettre en évidence les divergences entre les caractéristiques actuelles et optimales, notamment concernant 1° le contenu des documents et 2° l'applicabilité et la recevabilité des documents.
- 4) Déterminer les modifications qu'il convient d'apporter à la législation relative au transport, qui feront ensuite l'objet de discussions avec les organisations compétentes (OSJD, OTIF, CIT).
- 5) Déterminer les modifications qu'il convient d'apporter à la législation douanière, qui feront ensuite l'objet de discussions avec l'OMD et les unions douanières régionales/nationales (p. ex. UE, Union douanière eurasiatique et douanes chinoises).
- 6) Décrire les processus de préparation, de transmission, de stockage et d'échange des documents électroniques spécifiques au transport du fret postal ainsi que les procédures pour leur examen, vérification et admission lors du passage des frontières nationales, en précisant les responsabilités de chaque partie prenante.

- 7) En coopération avec l'OSJD, l'OTIF, le CIT, l'OMD et la Commission européenne, préparer des explications en la matière et les diffuser aux membres de chaque organisation (notamment sous forme de dépliant).
- 8) Calendrier et responsabilités
- 9) L'échéance pour la mise en œuvre de l'ensemble de la feuille de route est fixée au 31 décembre 2022.
- 10) Les échéances pour la mise en œuvre de chaque activité sont fixées dans la feuille de route elle-même.

N°	Organisations (par ordre alphabétique)	Domaines de responsabilité
1	Douanes chinoises (à confirmer)	Après accord, participation à la présentation d'un cadre réglementaire et opérationnel, notamment dans le cadre du Forum UPU–Rail. Participation au suivi des essais relatifs au transport.
2	Conseil de coordination international pour les transports eurasiens (CCTT)	Coordination de la mise en œuvre des mesures de la feuille de route par les entreprises ferroviaires/de transport/ de logistique et les organisations membres du CCTT et collecte des informations nécessaires. Suivi de la mise en œuvre des activités de la feuille de route. Suivi des essais relatifs au transport.
3	Comité international des transports ferroviaires (CIT)	Après accord, participation à la présentation d'un cadre réglementaire et opérationnel, notamment dans le cadre du Forum UPU–Rail. Participation au suivi des essais relatifs au transport.
4	Commission européenne (à confirmer)	Après accord, participation à la présentation du cadre réglementaire et opérationnel applicable au système ICS2. Participation au suivi des essais relatifs au transport.
5	Union économique eurasiatique (UEE) (à confirmer)	Après accord, participation à la présentation d'un cadre réglementaire et opérationnel. Participation au suivi des essais relatifs au transport.
6	Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)	Après accord, participation à la présentation d'un cadre réglementaire et opérationnel, notamment dans le cadre du Forum UPU–Rail. Participation au suivi des essais relatifs au transport.
7	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)	Après accord, participation à la présentation d'un cadre réglementaire et opérationnel, notamment dans le cadre du Forum UPU–Rail. Participation au suivi des essais relatifs au transport.
8	Union postale universelle (UPU)	Coordination des activités du Forum UPU–Rail. Coordination de la mise en œuvre des activités de la feuille de route par les opérateurs désignés et collecte des informations auprès de ceux-ci. Suivi de la mise en œuvre des activités de la feuille de route. Suivi des essais relatifs au transport.
9	Organisation mondiale des douanes (OMD)	Après accord, participation à la présentation d'un cadre réglementaire et opérationnel, notamment dans le cadre du Forum UPU–Rail. Participation au suivi des essais relatifs au transport.

Si nécessaire et jugé opportun par le Forum UPU–Rail, des modifications pourraient être apportées au calendrier de mise en œuvre.

Suivi et évaluation

Le suivi et le contrôle de la mise en œuvre des activités s'effectuent dans le cadre du Forum UPU–Rail.

Les mesures intermédiaires de suivi et de préparation des informations sur la mise en œuvre des activités ou l'apparition d'événements ralentissant la mise en œuvre de ces activités sont entreprises par les parties responsables au sein de l'UPU et du CCTT.

N°	Activités	Organisation	Partie responsable	Calendrier (mois/année)	Résultats attendus	Avancement
0	Nommer les coordonnateurs chargés de la mise en œuvre de la feuille de route	UPU CCTT	–	Décembre 2021	Approbation de la feuille de route par le Forum UPU–Rail Désignation des instances de coordination et mise en place d'un système de communication opérationnelle Ajout des instances de coordination responsables dans la feuille de route	
<p><i>Étape 1</i></p> <p>Objectifs: analyser les nouvelles exigences et règles juridiques liées aux RPCF-AC qui régissent la transmission des EAD; définir les mécanismes d'interaction et veiller à l'application de l'approche convenue pour l'échange d'informations, qui prévoit que l'opérateur désigné établisse un contrat de transport et que les informations sur le transport des envois soient transmises à l'opérateur désigné par le transporteur, la compagnie ferroviaire ou l'entreprise logistique selon les modalités fixées dans le contrat, avec le niveau de précision et/ou à la fréquence convenus. L'opérateur désigné est tenu d'échanger toute information nécessaire via le système POST*Net</p>						
1.1	Déterminer le type d'informations (données) dont les douanes ou les autorités de contrôle nationales/régionales compétentes et les opérateurs désignés ont besoin	UPU		Février 2022	Description du type d'information et des paramètres requis sous forme de liste ou de tableau	Les discussions se poursuivront concernant l'obligation à laquelle les transporteurs sont soumis en matière de transmission des informations aux douanes de destination (au sein de l'UE)
1.2	Déterminer les paramètres et processus actuellement applicables aux systèmes de saisie et de transmission des données (sur l'avancement du transport) devant figurer dans les contrats types pour l'organisation du transport	CCTT		Février 2022	Description des processus de saisie et de transmission des données. Description des paramètres applicables aux données recueillies et transmises	

N°	Activités	Organisation	Partie responsable	Calendrier (mois/année)	Résultats attendus	Avancement
1.3	Comparer les données recueillies aux données nécessaires	UPU CCTT		Mars 2022	Élaboration d'un tableau précisant les divergences/lacunes en matière d'informations et les critères associés (fréquence de transmission, etc.)	
1.4	Si les données se révèlent insuffisantes, déterminer les possibilités de recueillir et transmettre des données, en indiquant quelles unités en auraient la charge au sein des transporteurs/entreprises ferroviaires/entreprises de logistique	CCTT		Avril 2022	Réunions avec les membres du CCTT. Présentation de comptes rendus de réunion indiquant les conclusions tirées sur la possibilité de transmettre des données supplémentaires en créant notamment une clause à cette fin dans les contrats de transport et en précisant les parties qui en auraient la charge	
1.5	Déterminer la fréquence, l'ordre et les moyens de transmission des données (sans utilisation du système POST*Net par les entreprises ferroviaires/les transporteurs/les entreprises de logistique)	UPU CCTT		Juin 2022	Définition de la fréquence, de l'ordre et des moyens pour la transmission des données dans les comptes rendus de réunion du Forum UPU–Rail	
1.6	Schématiser les processus de saisie et de transmission des données	CCTT UPU		Juillet 2022	Schématisation des processus de saisie et de transmission des données (pour les échanges de courrier en transit entre la République populaire de Chine et l'UE), dont le résultat sera intégré sous forme d'annexe aux directives	

N°	Activités	Organisation	Partie responsable	Calendrier (mois/année)	Résultats attendus	Avancement
1.7	Préparer des dispositions types à intégrer au contrat de transport concernant le transfert des données nécessaires aux opérateurs désignés et aux autorités douanières et de contrôle compétentes	CCTT		Juillet 2022	Préparation des dispositions types à intégrer au contrat de transport concernant le transfert de données nécessaires aux opérateurs désignés et aux autorités douanières et de contrôle compétentes	
1.8	Mettre les projets de transport à l'essai, se réunir une dernière fois et prendre une décision concernant l'éventuel déploiement de l'étape 2	UPU		Août 2022	Réalisation des essais concernant le transport Résumé des résultats des travaux. Prise de décisions concernant la nécessité de passer à l'étape 2	
<p><i>Étape 2</i></p> <p>Objectifs: définir les mécanismes d'interaction et veiller à la compatibilité entre les systèmes EDI ferroviaire, postal et douanier national/régional en tenant compte des programmes d'harmonisation numérique qui ont été mis en œuvre au niveau sous-régional.</p>						
2.1	Définir et décrire le type d'informations (données) nécessaires aux opérateurs désignés, aux douanes et aux autres autorités de contrôle compétentes	Voir étape 1				
2.2	Déterminer les paramètres et processus actuellement appliqués dans le cadre des systèmes d'échange de données des opérateurs désignés, des entreprises ferroviaires et logistiques et des transporteurs, ainsi que les ensembles de données de base transmis	UPU CCTT		Mars 2022	Réalisation partielle dans l'étape 1 Description des paramètres et processus appliqués dans le cadre des systèmes d'échange de données (EDI) 1° des opérateurs désignés et 2° des entreprises ferroviaires. Description détaillée des ensembles de données de base à transmettre et des paramètres correspondants	
2.3	Comparer les données nécessaires aux données actuellement transmises et déterminer si elles sont suffisantes pour toutes les parties	UPU CCTT		Avril 2022	Élaboration d'un tableau précisant les divergences/lacunes en matière de données et les critères correspondants (fréquence de transmission, etc.)	

N°	Activités	Organisation	Partie responsable	Calendrier (mois/année)	Résultats attendus	Avancement
2.4	Si les données se révèlent insuffisantes, déterminer quels sont les besoins à combler en matière de données et de sources d'information et les acteurs qui se chargeraient de la saisie des données au sein des entreprises/organisations	CCTT Entreprises ferroviaires, de transport et de logistique et opérateurs désignés participant aux essais relatifs au transport		Mai 2022	Concertation avec les entreprises ferroviaires, mise en évidence et description des informations manquantes, consignation dans les comptes rendus de réunion des sources de données concernées et des unités chargées de les obtenir Inscription des décisions pertinentes dans les comptes rendus de réunion, si les données ne sont pas disponibles autrement	
2.5	Déterminer si des ressources additionnelles sont nécessaires pour mettre en place les moyens techniques indispensables au transfert des données	CCTT UPU Entreprises ferroviaires, de transport et de logistique et opérateurs désignés participant aux essais relatifs au transport		Juillet 2022	Estimation des besoins en ressources supplémentaires	
2.6	Décrire les processus de transfert des données en tenant compte de l'interopérabilité	CCTT UPU Entreprises ferroviaires, de transport et de logistique et opérateurs désignés participant aux essais relatifs au transport		Août 2022	Schématisation et description des processus de saisie et de transmission des données (pour les échanges de courrier en transit entre la République populaire de Chine et l'UE) qui seront ajoutées sous forme d'annexes aux directives	
2.7	Procéder aux ajustements techniques nécessaires	Entreprises ferroviaires, de transport et de logistique et opérateurs désignés participant aux essais relatifs au transport		Septembre 2022	Réalisation des ajustements techniques	

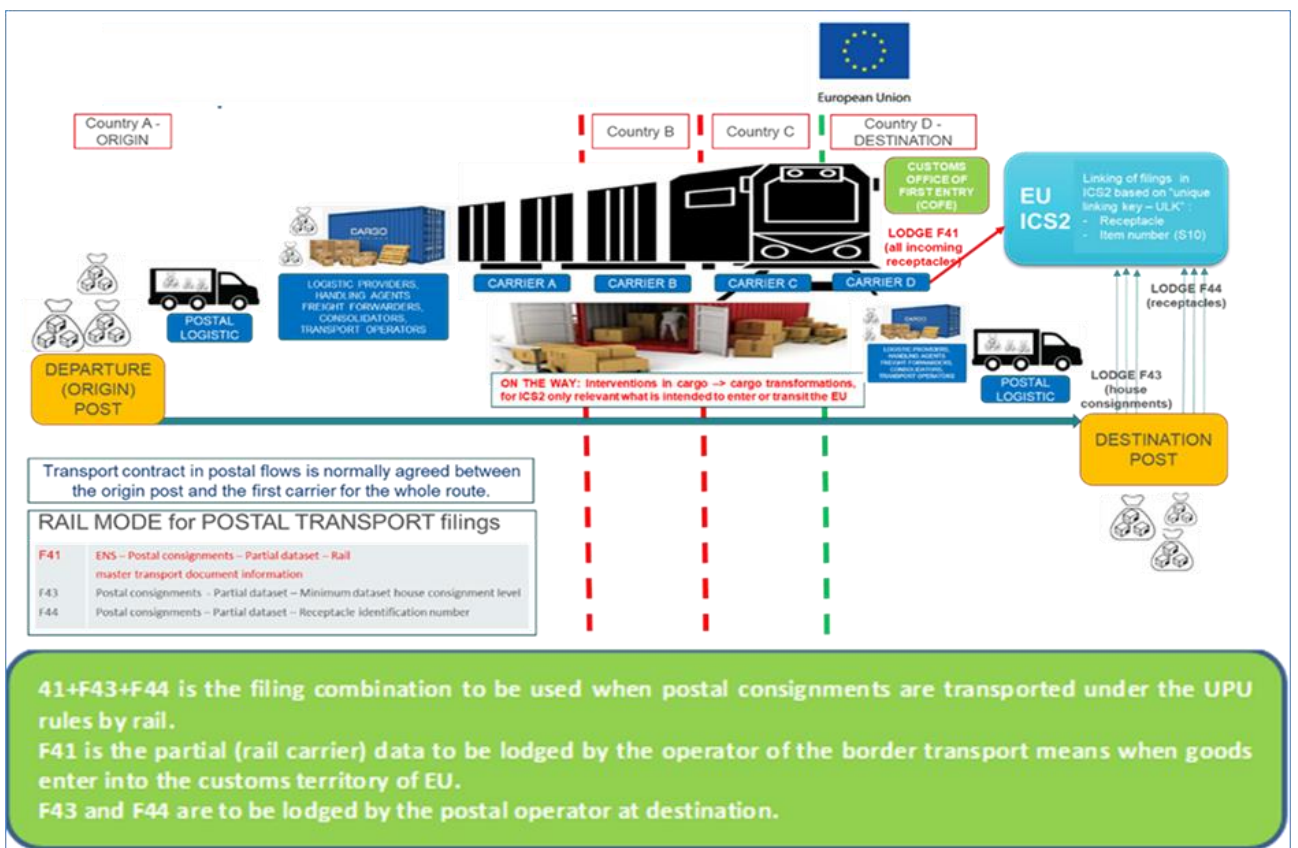
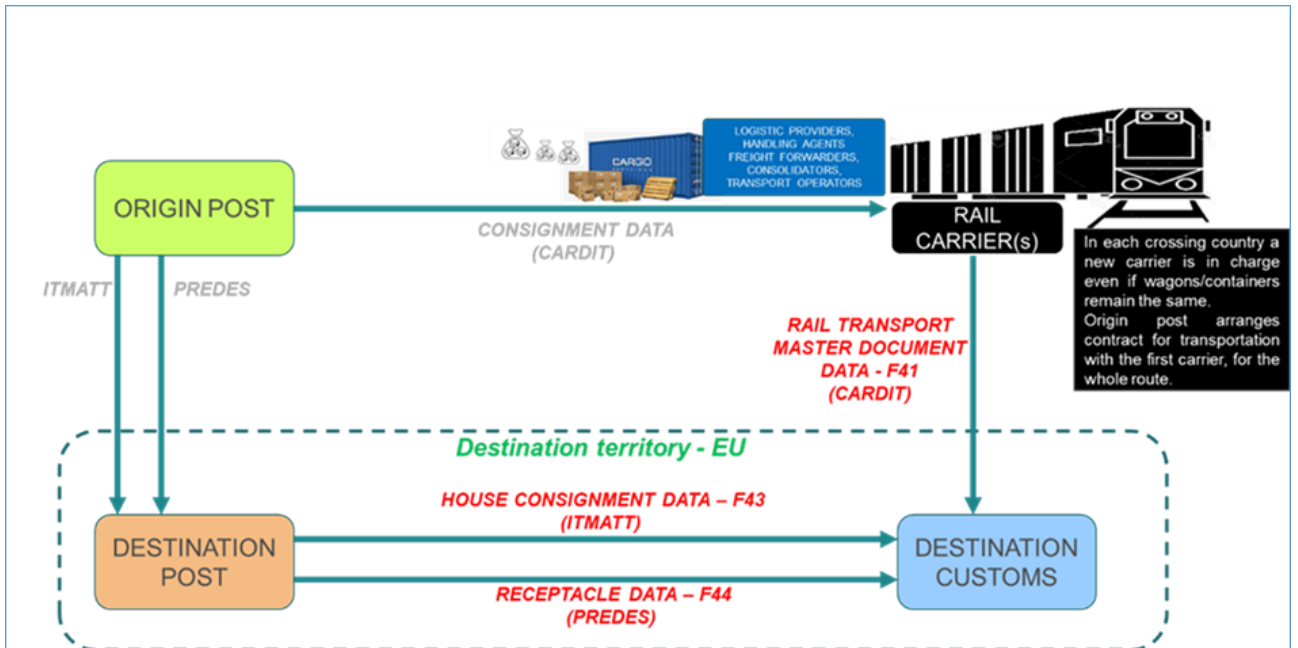
N°	Activités	Organisation	Partie responsable	Calendrier (mois/année)	Résultats attendus	Avancement
2.8	Tester les systèmes et l'échange de données	Entreprises ferroviaires, de transport et de logistique et opérateurs désignés participant aux essais relatifs au transport		Octobre 2022	Réalisation des tests automatiques et manuels	
2.9	Essais relatifs au transport, réunion finale	UPU		Novembre 2022	Fin des essais en vue d'une transformation des processus et synthèse des résultats	
Étape 3						
Objectifs: établir un cadre réglementaire et des procédures pour l'étape 1, puis pour l'étape 2.						
3.1	Décrire les caractéristiques actuelles des documents pour l'importation et l'exportation d'envois postaux et leur transit en tenant compte de l'applicabilité des formats électroniques actuels	CCTT		Février 2022	Avec la participation des entreprises ferroviaires, de transport et de logistique, description des caractéristiques actuelles des documents pour le transport international des envois postaux (exportation, importation et transit) et rédaction d'une note sur l'applicabilité des formats électroniques actuels	
3.2	Déterminer les caractéristiques optimales applicables à ces documents électroniques, notamment 1° la portée des documents, 2° l'entité chargée d'émettre ces documents et 3° les paramètres d'accès à ces documents (accès restreint aux opérateurs désignés, aux compagnies ferroviaires/logistiques/ de transport et aux douanes)	CCTT UPU		Mars 2022	Avec la participation des entreprises ferroviaires, de transport et de logistique, description des caractéristiques optimales applicables aux documents pour le transport international des envois postaux (exportation, importation et transit) et rédaction d'une note sur l'applicabilité des formats électroniques actuels	
3.3	Mettre en évidence les divergences entre les caractéristiques actuelles et optimales, notamment concernant 1° le contenu des documents et 2° l'acceptabilité et la recevabilité des documents	CCTT UPU		Avril 2022	Préparation d'un tableau illustrant les divergences entre les caractéristiques actuelles et celles optimales	

N°	Activités	Organisation	Partie responsable	Calendrier (mois/année)	Résultats attendus	Avancement
3.4	Déterminer les modifications qu'il convient d'apporter à la législation relative au transport, qui feront ensuite l'objet de discussions avec les organisations compétentes	CCTT UPU OSJD (dans le cadre du Forum UPU–Rail) OTIF (dans le cadre du Forum UPU–Rail) CIT (dans le cadre du Forum UPU–Rail)		Août 2022	Mise en évidence des modifications nécessaires Tenue des discussions et consignation de leurs conclusions dans les comptes rendus de réunion	
3.5	Déterminer les modifications qu'il convient d'apporter à la législation douanière, qui feront ensuite l'objet de discussions avec l'OMD et les unions douanières régionales (p. ex. UE, Union douanière eurasiatique et douanes chinoises)	CCTT UPU OMD (dans le cadre du Forum UPU–Rail) Commission européenne, Union douanière eurasiatique, douanes chinoises (à confirmer)		Août 2022	Mise en évidence des modifications nécessaires Tenue des discussions et consignation de leurs conclusions dans les comptes rendus de réunion	

N°	Activités	Organisation	Partie responsable	Calendrier (mois/année)	Résultats attendus	Avancement
3.6	Décrire les processus de préparation, de transmission, de stockage et d'échange de documents électroniques spécifiques au transport des envois postaux, ainsi que les procédures pour leur examen, vérification et admission lors du passage des frontières nationales, en précisant les responsabilités de chaque partie prenante	CCTT UPU OMD (dans le cadre du Forum UPU–Rail) OSJD (dans le cadre du Forum UPU–Rail) OTIF (dans le cadre du Forum UPU–Rail) CIT (dans le cadre du Forum UPU–Rail) Commission européenne, Union douanière eurasiatique, douanes chinoises (à confirmer)		Septembre 2022	Description des processus, procédures nécessaires et responsabilités des parties Approbation et consignation des décisions dans les comptes rendus de réunion du Forum UPU–Rail	
3.7	Préparer et envoyer des explications en la matière aux membres des organisations	CCTT UPU OMD (dans le cadre du Forum UPU–Rail) OSJD (dans le cadre du Forum UPU–Rail) OTIF (dans le cadre du Forum UPU–Rail) CIT (dans le cadre du Forum UPU–Rail) Commission européenne, Union douanière eurasiatique, douanes chinoises (à confirmer)		Octobre 2022	Envoi des explications Communication des informations à l'ensemble des membres du Forum UPU–Rail	

N°	Activités	Organisation	Partie responsable	Calendrier (mois/année)	Résultats attendus	Avancement
3.8	Réaliser des essais en matière de transport	CCTT UPU OMD (dans le cadre du Forum UPU–Rail) OSJD (dans le cadre du Forum UPU–Rail) OTIF (dans le cadre du Forum UPU–Rail) CIT (dans le cadre du Forum UPU–Rail) Commission européenne, Union douanière eurasiatique, douanes chinoises (à confirmer)		Novembre 2022	Réalisation des tests en matière de transport et description des résultats	
3.9	Fixer un plan pour la poursuite des activités	UPU CCTT		Décembre 2022	Rédaction du plan pour la poursuite des activités (si nécessaire)	

Étude de cas – Système ICS2 (version 3) – Exigences juridiques applicables aux scénarios de transport du courrier par voie ferroviaire



Les transporteurs ferroviaires remplissent la déclaration sommaire d'entrée (ENS) en envoyant un jeu partiel de données grâce à la déclaration F41.

Dans le cadre du transport de marchandises par voie ferroviaire, certaines circonstances spécifiques méritent une attention particulière. Si l'itinéraire ferroviaire traverse plusieurs pays, les entreprises ferroviaires nationales auront chacune à leur tour la responsabilité du transport de marchandises, même si les récipients postaux restent dans le même wagon ou conteneur. Si le transport des envois faisant l'objet d'un unique contrat est réalisé par plusieurs transporteurs successifs, alors chaque transporteur qui prend en charge les marchandises accompagnées de la lettre de voiture devient partie prenante au contrat.

L'opérateur désigné d'origine (hors UE) envoie les données (ITMATT et PREDES) à l'opérateur désigné de destination (situé dans l'UE). Par ailleurs, l'opérateur désigné d'origine transmet des données sur les récipients préparés aux fins de leur transport ferroviaire soit au transporteur ferroviaire d'origine, soit à l'ensemble des transporteurs ferroviaires intervenant sur la chaîne logistique (sous réserve des conclusions des discussions sous 2.3, lettre p)), au moyen d'un message CARDIT. Si la première option est retenue, le transporteur doit transférer les informations sur le récipient aux transporteurs suivants situés sur l'itinéraire vers le territoire douanier de l'UE. Il peut être utile d'explorer les possibilités offertes par les solutions de l'UPU pour l'échange d'informations en cas de transbordement.

L'opérateur désigné de destination soumet ses déclarations sommaires d'entrée (F43 sur la base du message ITMATT et F44 sur la base du message PREDES) au Pays-membre de destination (via l'interface opérateurs harmonisée HTI du système ICS2), à savoir le Pays-membre ou le pays participant à ICS2 où les opérations se déroulent.

L'obligation d'entrer les renseignements relatifs au transport des marchandises dans le cadre du dépôt d'une déclaration sommaire d'entrée incombe au transporteur ferroviaire chargé de l'acheminement des marchandises vers le territoire douanier de l'UE. Le transporteur dépose une déclaration F41 auprès du bureau de douane de première entrée en établissant la liste des récipients transportés et les principales informations sur leur transport, à savoir le moyen de transport actif franchissant la frontière, les informations sur son itinéraire et la date et l'heure d'arrivée/de départ. La déclaration F41 peut contenir plusieurs jeux de données partiels sur des récipients issus de déclarations sommaires d'entrée F44 ainsi que des jeux de données partiels sur les envois «mères» («envois postaux» dans la terminologie postale) ayant fait l'objet de déclarations sommaires d'entrée F43. Le principe sous-tendant le regroupement des jeux de données partiels des déclarations sommaires d'entrée (F41, F43 et F44) dans une seule déclaration sommaire d'entrée est le suivant: les éléments listés dans la déclaration F41 renvoient au contenu des récipients (lui-même lié à chaque envoi «mère») des déclarations F44 correspondantes. Les identifiants des envois «mères» correspondants figurent dans les déclarations F43, qui portent sur les envois «mères».

L'opérateur désigné d'origine remet les récipients à transporter soit au transporteur ferroviaire, soit à une partie contractante chargée de remettre les marchandises au transporteur ferroviaire, aux fins de leur acheminement vers le territoire douanier de l'UE. Dans le cas d'un transbordement des marchandises, il incombe aux parties intervenant sur la chaîne de transport ou à l'opérateur désigné d'origine d'échanger les informations avec chaque partie intervenant ultérieurement (sous réserve des conclusions issues des discussions mentionnées sous 2.3, lettre p)).

Transport multimodal des envois postaux

Les opérateurs désignés peuvent avoir recours au transport multimodal (ferroviaire, aérien, maritime et routier) pour acheminer les envois postaux internationaux.

Concernant le recours au transport multimodal des envois postaux, l'opérateur désigné de la Fédération de Russie a donné les informations ci-après au Bureau international de l'UPU:

- La poste russe a mené cinq projets pilotes et envoyé 14 expéditions.
- Les projets pilotes ont été conduits en 2017 aux dates suivantes: 18 août, 1^{er} septembre, 15 septembre et 19 septembre et en 2018 le 17 mars.
- Les projets pilotes de transport multimodal ont suivi les itinéraires suivants:
 - Mongolie–Fédération de Russie–Slovénie.
 - République populaire de Chine–Fédération de Russie
 - Japon–Fédération de Russie–Lettonie.
 - Japon–Fédération de Russie–Lituanie.
 - Japon–Fédération de Russie–Pologne.
 - Japon–Fédération de Russie–Finlande.
- Les modes de transport ci-après ont été utilisés:
 - Mongolie–Fédération de Russie–Slovénie: voies ferroviaire et routière.
 - République populaire de Chine–Fédération de Russie: voies ferroviaire et routière.
 - Japon–Fédération de Russie–Lettonie: voies maritime, ferroviaire et routière.
 - Japon–Fédération de Russie–Lituanie: voies maritime, ferroviaire et routière.
 - Japon–Fédération de Russie–Pologne: voies maritime, ferroviaire et routière.
 - Japon–Fédération de Russie–Finlande: voies maritime, ferroviaire et routière ou aérienne.
- Les projets pilotes ont été menés en utilisant des trains de voyageurs.
- La poste russe n'a rencontré aucun problème de transit ou de sécurité pendant la durée des cinq projets pilotes.
- La poste russe a échangé des messages de l'UPU (PREDES, ITMATT) avec d'autres opérateurs désignés dans le cadre du transport multimodal d'envois postaux.
- La poste russe n'a pas eu de problèmes «graves» en lien avec les douanes pendant l'acheminement des envois postaux par voie ferroviaire.

Les formules et documents utilisés pour le transport des envois postaux ont été les suivants:

- Bordereau de livraison CN 37. Dépêches par voie de surface.
- Bordereau de livraison CN 38. Dépêches-avion.
- Document applicable pour le transport ferroviaire: Bulletin de bagage/billet de transport courrier.

Pendant le transport multimodal d'envois postaux internationaux, le transporteur doit informer les autorités douanières des opérations de rechargement de véhicule à véhicule avant la distribution au centre de traitement du courrier international indiqué sur la formule CN 37. Les autorités douanières peuvent souhaiter simplifier la procédure tout en prenant les mesures de contrôles nécessaires.

Étude de cas – Programme d'intégrité des scellements et respect de la norme ISO 17712 pour les scellements de haute sécurité

1. Programme d'intégrité des scellements

Les douanes devraient mettre en œuvre un programme d'intégrité des scellements comme décrit dans les Nouvelles directives relatives au chapitre 6 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée.

De tels programmes d'intégrité devraient être basés sur l'utilisation de scellements mécaniques de haute sécurité tels que préconisés dans la norme ISO 17712 au point d'emportage du conteneur et devraient contenir des procédures de consignation de l'apposition, du changement et de la vérification de l'intégrité des scellements aux points clés, comme un changement modal, afin de garantir un acheminement entièrement sécurisé, comme le propose le Cadre de normes SAFE.

Une application et une mise en œuvre cohérentes d'un programme d'intégrité des scellements par les parties concernées en matière d'acheminement de marchandises conteneurisées et sécurisées sont importantes, car elles apportent de multiples avantages aux dites parties. Ces avantages sont, précisément, l'amélioration de la sûreté contre les actes de terrorisme et le transport illégal de stupéfiants et d'armes qui exploitent les échanges internationaux de marchandises, la réduction du risque de difficultés économiques causées par des perturbations ou des interruptions des échanges commerciaux à la suite d'actes terroristes et une amélioration de la sûreté contre le vol et le détournement de marchandises se traduisant par des pertes directes et des coûts indirects moindres, tels que l'assurance.

En outre, le Guide de l'auditeur OEA de l'OMD dresse une liste d'exemples de mesures de sécurité que les opérateurs économiques doivent mettre en œuvre pour obtenir le statut d'opérateur économique agréé. Des mesures de sécurité devraient être instaurées afin de garantir l'intégrité du fret et de prévenir toute pratique irrégulière dans le cadre du flux de marchandises (transport, manutention et stockage du fret) dans la chaîne logistique internationale. Ces mesures de sécurité incluent l'utilisation des scellements de haute sécurité appropriés tels que ceux de la norme ISO 17712 et/ou tout(e) autre mécanisme ou procédure de fixation agréé(e) par la douane, et le fait que seuls les employés autorisés et formés ont accès aux scellements de haute sécurité.

Remarque: un opérateur économique agréé est une partie intervenant dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et qui a été reconnue par ou au nom d'une administration nationale des douanes comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sécurité de la chaîne logistique. Le statut d'opérateur économique agréé est accordé à un opérateur économique répondant à des critères tels que la conformité aux exigences douanières, la gestion satisfaisante des écritures commerciales, la solvabilité financière et les normes appropriées de sécurité et de sûreté.

2. Scellements de haute sécurité selon la norme ISO 17712

L'Organisation internationale de normalisation (ISO) est la plus grande institution d'établissement de normes internationales d'application volontaire. Une norme est un document définissant des critères, des spécifications, des directives ou des caractéristiques qui peuvent être utilisées à tout moment pour garantir qu'un matériau, un produit, un processus ou un service est adapté à l'usage auquel on le destine. Les normes internationales ISO permettent de garantir que les produits et services concernés sont sûrs, fiables et de bonne qualité. La norme ISO 17712 «établit des modes opératoires uniformes pour la classification, l'acceptation et le retrait de l'acceptation des scellés mécaniques des conteneurs destinés au transport de marchandises. Elle fournit une source unique d'informations sur les scellés mécaniques qui sont acceptables pour fermer hermétiquement les conteneurs utilisés dans le commerce international».

La norme ISO 17712 exige actuellement une validation indépendante dans les deux domaines suivants:

A. Test permettant de déterminer la résistance physique d'un scellement (comme une barrière d'entrée)

La norme ISO 17712 définit trois classes de résistance physique: «I» pour «indicatif», «S» pour «sécurité» et «H» pour «haute sécurité». Les scellements de sécurité et de haute sécurité doivent être solides et résistants de manière à éviter toute rupture accidentelle et détérioration prématurée dues aux conditions météorologiques, à l'action de produits chimiques, etc. Les scellements doivent être fabriqués dans des matériaux particuliers et selon des paramètres propres à chaque classe, comme précisé dans la norme ISO 17712.

Le fournisseur doit faire appel à un laboratoire d'essais indépendant pour valider la classification d'un scellement. Ce laboratoire doit être accrédité selon la norme ISO/IEC 17025 (Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnage et d'essais) pour pouvoir réaliser des tests conformes à la norme ISO 17712.

<i>Type de scellement</i>	<i>Matériaux</i>
Scellement haute sécurité	Matériau métallique ou câble de métal conçu pour retarder l'intrusion
Scellement de sécurité	Matériau offrant une résistance limitée à l'intrusion et dont le retrait nécessite un outillage léger
Scellement indicatif	Matériau pouvant être facilement cassé manuellement ou à l'aide d'un outil coupant ou d'une cisaille

Source: ISO/PAS 17712 (§ 3. Conditions générales)

B. Audit des processus de sécurité du fabricant

Des mauvaises pratiques en matière de sécurité peuvent compromettre l'efficacité d'un scellement de haute qualité. L'annexe A de la norme ISO 17712 définit plus d'une vingtaine de pratiques obligatoires, comme procéder à des évaluations des risques des locaux ou à des contrôles d'accès aux zones de production et de stockage. Le respect par le fournisseur des dispositions de l'annexe A doit également être validé par un organisme de certification indépendant, accrédité pour attester du respect des normes ISO.

3. Responsabilités tout au long de la chaîne de garde

Une expédition de marchandises par conteneurs donne lieu à des responsabilités et des principes qui restent valables tout au long de la chaîne de garde qui lui correspond, pendant tout son cycle de vie. Chaque partie en possession du conteneur est responsable quant à la sûreté de celui-ci tant que le chargement est sous sa garde, qu'il soit en attente au niveau d'un point de convergence ou qu'il circule entre les divers points de convergence. Les scellements de sécurité font intégralement partie de la chaîne de garde, et les responsabilités de chaque partie tout au long de la chaîne d'approvisionnement sont définies comme suit dans le Cadre de normes SAFE.

A. Responsabilités de l'affréteur/expéditeur

- L'affréteur/expéditeur doit veiller à ce que l'emportage du conteneur soit correctement effectué et est responsable de la description complète et précise de la marchandise.
- L'affréteur est également chargé d'apposer le scellement de sûreté des marchandises dès que le processus d'emportage est terminé, et d'établir les documents d'expédition, comportant le numéro du scellement.

B. Responsabilités de la partie réceptionnaire au moment de chaque changement de garde

- Les scellements de sûreté devraient être inspectés par la partie réceptionnaire au moment de chaque changement de garde d'un conteneur chargé de marchandises.
- L'inspection d'un scellement requiert une vérification visuelle pour rechercher tout signe d'effraction, la comparaison du numéro d'identification du scellement avec les documents de transport et la mention de l'inspection sur les documents appropriés (toutefois, dans certains cas, ce processus d'inspection des scellements apposés peut ne pas être possible, p. ex. lorsque les conteneurs sont chargés sur un wagon dans une configuration porte-à-porte).

- Si le scellement n'est plus présent, s'il laisse apparaître des signes d'effraction ou s'il porte un numéro d'identification différent de celui figurant sur les documents de transport, plusieurs actions sont alors nécessaires.
- La partie réceptionnaire doit signaler l'anomalie à la partie remettant le conteneur et à l'affréteur.
- La partie réceptionnaire doit noter l'anomalie sur les documents de transport.
- La partie réceptionnaire doit le notifier à la douane ou aux organismes chargés de l'application des lois, conformément à la législation nationale.
- Une fois l'anomalie résolue, la partie réceptionnaire appose un scellement de sûreté sur le conteneur et en note les détails, y compris le numéro du nouveau scellement, sur les documents pertinents concernant le fret.

Parties prenantes

a) Nations Unies

Union postale universelle

Créée en 1874, l'UPU, dont le siège se trouve à Berne, capitale de la Suisse, est la deuxième plus ancienne organisation intergouvernementale.

Avec ses 192 Pays-membres, cette institution spécialisée des Nations Unies est le principal forum de coopération entre les acteurs du secteur postal. L'UPU contribue à entretenir un véritable réseau postal universel offrant des produits et des services modernes.

L'organisation remplit un rôle de conseil, de médiation et de liaison et fournit, s'il y a lieu, l'assistance technique. Elle fixe les règles applicables aux échanges de courrier international et formule des recommandations pour stimuler la croissance des services de courrier, des services de colis et des services financiers et améliorer la qualité du service offert aux clients.

La Stratégie postale de Doha a mis en avant les trois dimensions du réseau postal (physique, électronique et financière) ainsi que l'interconnectivité, la gouvernance et le développement comme les principaux axes de renforcement des services postaux partout dans le monde. La stratégie prévoit que les objectifs soient atteints au moyen de programmes de renforcement du secteur postal grâce à des réseaux mieux connectés et une meilleure qualité de service, une plus grande innovation et plus d'efficacité dans la réponse aux évolutions du marché.

Les traités, cadres réglementaires et instruments de l'UPU ci-après présentent un intérêt dans le cadre du projet de transport postal ferroviaire:

- Convention postale universelle et son Règlement.
- Protocole d'accord convenu avec les autres parties prenantes jouant un rôle actif dans le cadre du projet de transport postal ferroviaire.

b) Autres organisations intergouvernementales ou internationales

Organisation mondiale des douanes

Créée en 1952 sous le nom de Conseil de coopération douanière, l'OMD est un organisme intergouvernemental indépendant dont la mission est d'améliorer l'efficacité des administrations douanières.

L'OMD représente aujourd'hui 182 administrations des douanes disséminées sur l'ensemble du globe et traitant 98% du commerce mondial. En tant que centre mondial d'expertise douanière, l'OMD est la seule organisation qui soit compétente à l'échelon international en matière douanière et qui est le porte-parole de la communauté douanière internationale.

Forum de dialogue et d'échange d'expériences entre les délégués des administrations douanières nationales, l'OMD offre à ses membres un large éventail de conventions et autres instruments internationaux ainsi que des services d'assistance technique et de formation assurés directement par son Secrétariat ou avec sa participation. Le Secrétariat soutient également activement ses membres dans leurs efforts de modernisation et de renforcement des capacités de leurs administrations des douanes nationales.

Outre le rôle essentiel que l'OMD joue dans l'essor des échanges internationaux licites, ses efforts pour lutter contre les activités frauduleuses sont également reconnus sur la scène internationale. Le partenariat qu'encourage l'OMD est une des clés de rapprochement entre les administrations des douanes et leurs partenaires. En favorisant l'émergence d'un environnement douanier honnête, transparent et prévisible, l'OMD contribue directement au bien-être économique et social de ses membres.

Enfin, dans un contexte international dominé par l'instabilité et la menace terroriste omniprésente, l'action de l'OMD visant à renforcer la protection de la société et l'espace national, sécuriser et faciliter le commerce international, prend tout son sens.

Les traités, cadres réglementaires et instruments de l'OMD ci-après présentent un intérêt dans le cadre du projet de transport postal ferroviaire:

- Convention de Kyoto révisée.
- Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial.
- Manuel sur le transit (non contraignant).
- Recueil de l'OMD sur la gestion des risques en matière douanière (non contraignant).
- Directives aux fins de la mainlevée immédiate des envois par la douane (non contraignant).
- Protocole d'accord signé avec l'UPU.

Commission européenne

Il convient d'expliquer ici le rôle de la Commission européenne.

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

La mission de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) est de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire. Elle fournit à ses 50 États membres les moyens juridiques pour faciliter le trafic international ferroviaire, développer ce trafic sur leur territoire et rejoindre les réseaux ferroviaires des autres États membres.

L'OTIF a trois grands domaines d'activité: l'interopérabilité technique, les marchandises dangereuses et le droit des contrats ferroviaires. Elle élabore des régimes juridiques uniformes concernant les contrats de transport de voyageurs et de marchandises, les accessoires au contrat de transport comme les contrats relatifs à l'utilisation des véhicules ferroviaires ou de l'infrastructure, les règles de transport des marchandises dangereuses et les prescriptions techniques et la procédure d'admission technique du matériel roulant.

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est le texte fondateur de l'OTIF. Elle régit le fonctionnement de l'organisation, ses objectifs, ses attributions, ses relations avec les États membres et ses activités en général. Elle comporte sept appendices.

Les appendices de la COTIF ci-après sont de première importance dans le cadre du projet de transport postal ferroviaire:

- Appendice B – Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM). Le CIM est applicable dès lors que le lieu de prise en charge et le lieu de livraison des marchandises se situent dans deux États membres de l'OTIF différents. Il régit la relation entre les parties au contrat de transport (expéditeur et transporteur) et définit la responsabilité du transporteur.
- Appendice C – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Le RID s'applique au trafic international et, par l'intermédiaire de la directive 2008/68/CE, au transport national à l'intérieur du territoire des États membres de l'UE. Le RID est harmonisé avec l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), publiés par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Ces règlements harmonisés permettent un changement fluide entre les modes de transport intérieurs pour l'acheminement des matières dangereuses. Dans le cadre de l'harmonisation entre le RID et les Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses formant l'annexe 2 à la Convention sur les transports internationaux par chemin de fer (SMGS) applicable aux États membres de l'OSJD, les modifications du RID sont également transposées dans l'annexe 2 à la SMGS.

Organisation pour la coopération des chemins de fer

L'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), établie en 1956 et dont le siège se trouve à Varsovie (Pologne), est une organisation internationale qui mène ses activités conformément à la Convention de Vienne de 1969.

Les principales missions de l'OSJD sont:

- le développement et l'amélioration du transport ferroviaire international, notamment le transport combiné, entre l'Europe et l'Asie;
- l'élaboration d'une politique de coordination du transport et d'une stratégie de développement des voies ferroviaires internationales;
- l'amélioration des documents formant le socle de la législation relative au transport ferroviaire international;
- l'amélioration de la tarification du transport international de marchandises et de voyageurs par voie ferroviaire;
- la coopération sur des questions opérationnelles, techniques, financières et environnementales;
- le développement de mesures visant à stimuler la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport;
- la coopération avec des organisations internationales traitant des questions liées au transport ferroviaire.

L'OSJD est un forum à l'échelle intergouvernementale et des entités économiques qui rassemble des Ministres du transport, des Directeurs généraux de compagnies ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure de 28 pays d'Asie et d'Europe.

En termes de portée géographique, l'OSJD couvre les lignes ferroviaires de 28 pays, de l'Europe centrale à la côte asiatique de l'océan Pacifique, et du Cercle arctique jusqu'au golfe Persique. Au total, cela représente 286 000 kilomètres de lignes ferroviaires qui transportent 4 milliards de passagers et environ 5 milliards de tonnes de fret chaque année.

L'organe suprême de l'OSJD est la Conférence des ministres, qui prend des décisions à l'échelon gouvernemental sur toutes les questions relatives à la direction des activités de l'OSJD, en tenant compte des propositions de la Conférence des directeurs généraux des compagnies ferroviaires de l'OSJD, qui est l'organe directeur agissant à l'échelon des compagnies ferroviaires. La Conférence des directeurs généraux (avec ses représentants plénipotentiaires) organise le travail et prend des décisions concernant des questions relatives aux activités de l'OSJD entrant dans les domaines de compétence des compagnies ferroviaires. Le Comité joue le rôle d'organe exécutif de l'OSJD. Il est le dépositaire des statuts de l'organisation et des contrats et accords internationaux conclus dans le cadre de l'OSJD. Il veille à l'exécution des activités de l'OSJD entre les sessions de la Conférence des ministres et les réunions de la Conférence des directeurs généraux.

Le Comité de l'OSJD se compose des organes de travail suivants:

- Commission sur la politique de transport et la stratégie de développement.
- Commission sur le droit du transport.
- Commission sur le transport du fret.
- Commission sur le transport des voyageurs.
- Commission sur l'infrastructure et le matériel roulant.
- Groupe de travail permanent sur la codification et l'informatique.
- Groupe de travail permanent sur les questions financières et réglementaires.

L'OSJD a permis la création d'un cadre juridique international stable pour réguler les différentes questions liées au transport de voyageurs et de fret par voie ferroviaire et au transport combiné.

Dans le cadre du projet de transport postal ferroviaire, les accords internationaux et règlements de l'OSJD ci-après présentent un intérêt:

- Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS) (1951) avec ses annexes:
 - Annexe 1 – Règles du transport de marchandises.
 - Annexe 2 – Règles du transport de marchandises dangereuses.
 - Annexe 3 – Conditions techniques pour la localisation et la sécurisation du fret.
 - Annexe 4 – Règles de transport d'un wagon utilisé pour le transport et n'appartenant pas au transporteur.
 - Annexe 5 – Guide informatif.
 - Annexe 6 – Guide lettre de voiture CIM/SMGS.
- Accord relatif au transport international des voyageurs (SMPS) (1951).
- Accord sur les aspects organisationnels et opérationnels du transport combiné dans la communication Europe-Asie (1997).

Les documents normatifs adoptés par les États cités ci-après présentent eux aussi un intérêt:

- Textes définissant la relation juridique entre le passager/client et la compagnie ferroviaire et entre les compagnies ferroviaires au moment de la signature et de l'exécution du contrat de transport.
- Textes réglementant les technologies employées pour le transport, les conditions essentielles des infrastructures et l'utilisation des moyens techniques du transport combiné.

En outre, dans le cadre de l'OSJD, d'autres textes et traités internationaux s'appliquent aux entités économiques:

- Accord sur la tarification applicable au transport des voyageurs internationaux.
- Accord sur la tarification unique pour le transport de fret.
- Accord sur la tarification applicable au transit ferroviaire international du fret.
- Accord sur les règles d'utilisation des wagons de fret pour le transport international.
- Accord sur les règles d'utilisation des wagons de voyageurs pour le transport international.
- Accord sur les règles de paiement pour le transport international de voyageurs et de fret.
- Nomenclature harmonisée du fret, développée à partir du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises de l'OMD, et la Nomenclature harmonisée des marchandises de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), utilisée par les compagnies ferroviaires européennes.

Les textes et accords cités ci-dessus, adoptés par les acteurs du secteur ferroviaire, forment le socle sur lequel reposent la tarification, la technologie utilisée pour le transport, l'exploitation et l'utilisation des wagons, les relations économiques et financières entre les compagnies ferroviaires chargées du transport et l'utilisation d'un système unique de désignation et de codification du fret dans le cadre du trafic international.

L'OSJD jouit d'une grande expérience en matière de planification et d'organisation des trains de conteneurs en transit international, notamment de la République populaire de Chine vers les pays européens.

L'OSJD mène ses activités dans le but d'améliorer la coopération et les partenariats dans le domaine du transport ferroviaire, tout en favorisant la compétitivité; elle collabore pour cela avec les États, les compagnies ferroviaires et les organisations internationales concernés.

L'OSJD a signé des accords et des mémorandums de coopération avec les entités suivantes:

- Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations Unies.
- Organisation de coopération économique.
- Organisation mondiale des douanes.
- Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.

- Communauté économique eurasiatique.
- Direction générale de la mobilité et des transports, Commission européenne (DG Move).
- Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.
- Comité international des transports ferroviaires.
- Union internationale des chemins de fer.
- Conseil international de coordination pour les transports transeursiens.
- Fédération internationale des associations de transitaires.

Comité international des transports ferroviaires

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) est une association regroupant environ 216 entreprises ferroviaires et compagnies maritimes qui effectuent des transports internationaux de voyageurs et/ou de marchandises. Cent trente-six entreprises sont directement affiliées au CIT, 80 le sont par l'intermédiaire d'organisations associées. Le CIT est une association de droit suisse dont le siège se trouve à Berne. Le CIT transpose le droit international du transport ferroviaire au niveau des entreprises ferroviaires. À cette fin, il élabore et tient à jour les documents et instruments juridiques utilisés en trafic international ferroviaire, standardise les relations contractuelles entre le client, le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure et représente les intérêts des transporteurs ferroviaires.

La COTIF et la législation de l'UE doivent être mises en œuvre de manière cohérente par les compagnies ferroviaires. Cela fait plusieurs années que le CIT se charge de mettre en œuvre la COTIF au nom de la communauté ferroviaire. Dans ce but, le CIT élabore des documents de transport standard (billets et lettres de voiture) universellement reconnus et harmonise les relations juridiques entre les clients, les transporteurs, les gestionnaires d'infrastructure et les propriétaires de wagons au moyen de modalités générales et de systèmes visant à répartir rapidement et simplement les frais liés aux réclamations pour perte ou dommage de manière rapide et simple entre les compagnies ferroviaires.

Afin de partager ces coûts équitablement, le CIT compte sur l'adhésion de l'ensemble des compagnies ferroviaires gérant du trafic international. Jusqu'à aujourd'hui, le CIT a obtenu l'adhésion de la plus grande partie des compagnies ferroviaires gérant un trafic international important. Il est ainsi en mesure de proposer des documents non protégés par une licence (la conception du billet international est soumise au droit d'auteur). Le fait d'adhérer supprime le recours à un encombrant système de licence.

Conseil international de coordination pour les transports transeursiens

Le Conseil international de coordination pour les transports transeursiens (CCTT) est une association non lucrative du domaine des transports à durée de vie illimitée, immatriculée au registre du canton de Berne (Suisse), le 21 février 1997 (la déclaration de création du CCTT a été signée le 23 novembre 1993 à Moscou (Fédération de Russie) par les principaux acteurs du transport de fret eurasiatique).

Le CCTT compte actuellement plus de 95 membres originaires de 23 pays, dont des compagnies ferroviaires d'Europe, d'Asie et de la Communauté des États indépendants; des compagnies maritimes de premier ordre; des opérateurs et des transitaires; des ports et des entreprises d'arrimage; des organisations gouvernementales, des administrations et des agglomérations; des entreprises des secteurs de l'informatique, des assurances, des télécommunications et du marketing; des services de sécurité et des médias de masse.

Principales missions et objectifs du Conseil international de coordination pour les transports transeursiens

Le CCTT joue un rôle sur la scène internationale en matière de renforcement de la coopération et des interactions entre les entreprises ferroviaires, les sociétés d'expédition et de manutention, les opérateurs, les compagnies de transport et de logistique et les ports maritimes en encourageant l'échange d'informations entre ces entités et la mise en place de produits de transport multimodal concurrentiels. Les activités du CCTT portent sur des questions stratégiques de développement prospectif des itinéraires transeursiens et d'intégration de ces derniers au système des couloirs de transport international.

Des efforts sont prioritairement déployés au sein du CCTT pour exploiter le potentiel des itinéraires de transit transeursiens, assurer des moyens supplémentaires pour le transport transeurasien du fret et établir de nouveaux contacts avec les entreprises souhaitant expédier du fret.

Le CCTT a mis en place des protocoles d'accord avec les organisations internationales telles que la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), l'UPU, l'OMD, l'OTIF, le CIT, l'OSJD, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Il travaille en étroite collaboration avec ces entités au développement de transports ferroviaires et multimodaux en Eurasie. Le CCTT est membre des commissions et organes de travail de toutes les organisations susmentionnées.

Promouvoir l'industrialisation et l'innovation durables et inclusives permet de développer une infrastructure de haute qualité, fiable et durable, notamment aux niveaux régional et international, pour favoriser le développement économique et le bien-être de la population en veillant en particulier à y garantir un accès bon marché et équitable pour tous. À cette fin, le CCTT aide à mettre en évidence, synthétiser et diffuser des pratiques exemplaires permettant de faciliter le transport, d'améliorer la rapidité, de faire croître les volumes, de mettre en place des itinéraires internationaux sûrs et durables entre l'Europe et l'Asie (notamment pour relier les pays en transition et sans accès à la mer) et de faciliter le passage des frontières.

En 1997, dans le cadre des activités du CCTT, le Ministère des transports de la Fédération de Russie, en coopération avec des autorités fédérales, a mis au point le «Concept d'une politique gouvernementale de soutien au transport de transit via le transsibérien», approuvé et ratifié par le Gouvernement russe.

D'un point de vue pratique, les activités du CCTT sont menées par les groupes de travail suivants:

- I. Groupe de travail mondial Est-Ouest:
 - 1° Groupe de travail «Chine–Europe–Chine»
 - 2° Groupe de travail sur le transport des conteneurs
- II. Groupe de travail ITC Nord-Sud
- III. Groupe de travail sur le transport multimodal
- IV. Groupe de travail sur le développement informatique: minigroupe conjoint composé d'experts informatiques du CCTT et de l'UPU sur l'échange interne de données entre les opérateurs désignés et les entreprises ferroviaires participant au processus de transport
- V. Groupe de travail sur l'harmonisation de la législation internationale en matière de transport

Le CCTT contribue à la diffusion des technologies de pointe pour améliorer les capacités des points de passage aux frontières et augmenter les volumes de fret international.

Afin d'établir des nouveaux règlements relatifs aux technologies et d'harmoniser le droit en matière de transport pour éliminer les obstacles au transport du fret entre l'Asie et l'Europe, le CCTT participe aux activités des entités suivantes: OSJD, UIC, Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, CIT, Communauté économique eurasiatique, Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, OMD et UPU.

Les traités, cadres réglementaires et instruments du CCTT ci-après présentent un intérêt dans le cadre du projet postal ferroviaire:

- Accord de coopération entre l'OSJD et le CCTT, signé le 2 novembre 2007 dans le canton de Saint-Gall.
- Mémoires de coopération entre l'UIC et le CCTT, signés le 6 décembre 2007 et le 28 mars 2012 à Paris (France).
- Mémoires de coopération entre le CIT et le CCTT, signé le 10 mai 2011.
- Protocole d'accord entre l'UPU, le CIT et le CCTT, signé le 18 mars 2016 à Berne.
- Protocole d'accord entre le CCTT et la Commission européenne eurasiatique, signé le 18 janvier 2017 à Moscou.
- Protocole d'accord entre le CCTT et FERRMED, signé le 4 octobre 2018 à Sotchi (Fédération de Russie).

Communauté européenne du rail

La Communauté européenne du rail (CER) est la principale association ferroviaire d'Europe. Elle a été fondée en 1988 et comptait alors 12 membres. Aujourd'hui, elle rassemble plus de 70 membres, comprenant des entreprises ferroviaires européennes, des associations ferroviaires nationales et des compagnies d'infrastructure. Elle comprend des organes bien établis, accueille régulièrement de nouveaux membres et se compose à la fois d'entreprises publiques et privées.

Les membres de la CER représentent près de 61% des voies de l'ensemble du réseau ferroviaire, plus de 84% des activités de fret ferroviaire et près de 99% des activités liées au transport de passagers par train dans l'UE, l'AELE et les pays candidats à l'adhésion à l'UE.

La CER est sise à Bruxelles (Belgique) et représente les intérêts de ses membres auprès du Parlement européen, de la Commission européenne et du Conseil de l'UE ainsi que d'autres décideurs politiques et acteurs du secteur du transport. Les objectifs de la CER sont de contribuer à un environnement réglementaire favorisant les opportunités commerciales pour les entreprises ferroviaires et les compagnies d'infrastructure européennes.

Union internationale des chemins de fer

Il convient d'ajouter une description sur l'UIC.

Liste des abréviations

AELE	Association européenne de libre-échange
CCTT	Conseil de coordination des transports transeursiens
CDS	Système de déclaration en douane
CE	Commission européenne
CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CEP	Conseil d'exploitation postale
CER	Communauté européenne du rail
CESAP	Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations Unies
CIM	Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises
CIT	Comité international des transports ferroviaires
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
CTCI	Centre de traitement du courrier international
CTP	Centre de technologies postales
DG Move	Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne
EAD	Échange de données électroniques préalables
EDI	Échange de données informatisé
ENS	Déclaration sommaire d'entrée
FCL	Conteneur complet
FIATA	Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés
GPS	Système de positionnement par satellite
ICS2 V3	Système de contrôle des importations 2 version 3
ISO	Organisation internationale de normalisation
OEA	Opérateur économique agréé
OMD	Organisation mondiale des douanes
OSI	Open Systems Interconnection
OSJD	Organisation pour la coopération des chemins de fer
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
PreDICT	Ciblage de fret basé sur l'envoi de données avant chargement
RFID	Identification par radiofréquence
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
RPCF-AC	Renseignements préalables concernant le fret avant chargement
S.A.L.	De surface transporté par voie aérienne
SMGS	Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer
SMPS	Accord relatif au transport international des voyageurs
SPMI	Stratégie postale mondiale d'Istanbul
SSL	Security Smart Lock
UE	Union européenne
UIC	Union internationale des chemins de fer
UPU	Union postale universelle