

# **Lignes directrices pour l'établissement d'un service international de transport postal ferroviaire**

Équipe spéciale de l'UPU sur le transport ferroviaire des envois postaux

Juin 2018



<b>Table des matières</b>	<b>Page</b>
<b>1. Contexte et informations générales</b>	<b>4</b>
1.1 Objectifs du transport postal ferroviaire	4
1.2 Importance stratégique du service de transport postal ferroviaire	5
1.3 Avantages du recours au chemin de fer pour le transport postal	6
<b>2. Flux de travail, procédures de traitement et formalités douanières</b>	<b>7</b>
2.1 Établissement d'un itinéraire de transport ferroviaire	7
2.2 Produits postaux de l'UPU concernés	7
2.3 Procédures au point d'origine et rôles des parties prenantes	8
2.4 Procédures de transit et rôles des parties prenantes	9
2.5 Procédures adoptées par les différentes autorités douanières	10
2.6 Procédures au point de destination et rôles des parties prenantes	11
<b>3. Perspectives</b>	<b>12</b>
3.1 Procédures fluides grâce à un document unique et à l'échange de données électroniques	12
3.2 Sûreté et sécurité	12
Annexe 1 – Description détaillée des documents et des formules utilisés pour le transport des envois postaux	13
Annexe 2 – Glossaire	21
Annexe 3 – Étude de cas – Transport ferroviaire de colis de la Chine (Rép. pop.) à l'Europe. Intégration du transport ferroviaire dans le réseau postal	26
Annexe 4 – Étude de cas – Réglementation douanière de l'Union européenne	29
Annexe 5 – Transport multimodal des envois postaux	30
Annexe 6 – Étude de cas – Programme d'intégrité des scellements et respect de la norme ISO 17712 pour les scellements de haute sécurité	31
Annexe 7 – Parties prenantes	33

## 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'Organisation mondiale des douanes (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;
- développant des processus de transport par voie ferroviaire, en coopération avec l'OMD;
- 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.

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 dès lors que le transport des envois postaux par voie ferroviaire sera devenu une pratique régulière à l'échelle internationale.

À ce jour, plus de 65 projets pilotes de transport d'envois postaux par voie ferroviaire ont été menés à bien. Ces projets ont été réalisés avec des itinéraires, des pays de transit et des régimes douaniers différents. Les présentes directives se fondent sur les résultats de ces projets pilotes. 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 lignes directrices ont été mises au point par toutes les parties prenantes de l'équipe spéciale de l'UPU sur le transport ferroviaire des envois postaux: l'UPU et l'OMD, les opérateurs désignés, les administrations douanières nationales et les organisations ferroviaires internationales qui ont participé aux projets pilotes.

Les présentes lignes directrices 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 lignes directrices 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 projets pilotes afin de 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 lignes directrices sont appelées à évoluer, et seront donc actualisées aussi souvent que nécessaire afin de refléter les résultats des derniers projets pilotes et enseignements tirés d'expériences nationales et de prendre en considération les procédures douanières les plus récentes, 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.

L'équipe spéciale qui a élaboré les lignes directrices se composait des membres suivants:

- Opérateurs désignés des Pays-membres du CEP: Allemagne, Chine (Rép. pop.) (Présidente), France, Pologne et Russie (Fédération de). Observateurs: Bélarus, Kazakhstan et Lituanie.
- Administrations douanières nationales: Allemagne, Chine (Rép. pop.) et Pologne.
- Acteurs externes: OMD, Union européenne (UE), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Comité international des transports ferroviaires (CIT) et Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT).

L'annexe 7 présente en détail les fonctions des différentes parties prenantes qui ont participé à l'élaboration de ces lignes directrices.

Il convient de remarquer que l'UPU a signé un protocole d'accord avec quatre organisations internationales et une association: 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 internationales du secteur ferroviaire au profit de ses 192 Pays-membres.

### *1.2 Importance stratégique du service 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 de 1° vaincre les obstacles à la fluidité du transport des envois postaux par voie ferroviaire, 2° développer l'échange de données informatisé (messages EDI), 3° simplifier les procédures et les formalités (notamment lors du transit et concernant l'acceptation des documents de transport dans le cadre des formalités douanières) et 4° renforcer les mesures de sécurité et de sûreté grâce à une gestion des risques efficace et de solides programmes d'intégrité des scellements.

Le projet de transport postal ferroviaire cherche à aider les opérateurs désignés de l'UPU 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 postes 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 ferroviaires et des opérateurs postaux 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. 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 actuelle de l'UPU, la Stratégie postale mondiale d'Istanbul (SPMI), reconnaît l'importance de ce secteur d'activité. Le but 2 de celle-ci (Offrir des produits durables et modernes) prévoit 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 postes 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 des Pays-membres de l'UPU 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 et aérienne) pour expédier les 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.
- Le transport postal ferroviaire allégera 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.
- Les messages EDI et 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 postes d'expédier les envois postaux contenant des batteries au lithium qui ne peuvent pas être acheminés par voie aérienne.
- L'apposition, au point d'origine, de scelllements 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.

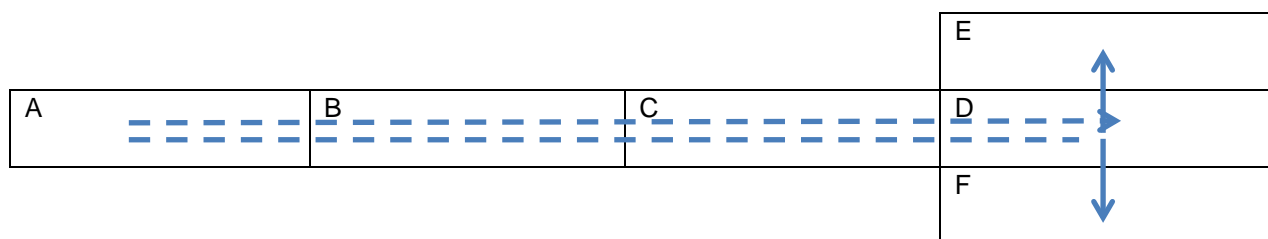
- En termes de consommation de carburant et d'émissions de carbone, le transport ferroviaire est plus avantageux que le transport aérien, y compris le courrier de surface transporté par voie aérienne. Pour une question de durabilité environnementale, la voie ferroviaire pourrait être une alternative 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 s'intitulant «Développement durable»).

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

### 2.1 Établissement d'un itinéraire de transport ferroviaire

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 ou des envois en transit à découvert vers les pays E et F (en transit via le pays D).
- Les pays B et C sont les pays de transit. En temps normal, les opérateurs désignés des pays B et C n'ont aucun rôle à jouer dans l'acheminement de l'expédition qui traverse leur territoire.
- Les opérateurs désignés des pays E et F reçoivent les dépêches closes en transit ou les envois en transit à découvert 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.



Fondées sur la figure ci-dessus et sur les résultats des projets pilotes, les présentes lignes directrices ont été élaborées comme des recommandations destinées aux différentes parties prenantes: les postes, 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.

Garantir la liberté de transit est une obligation fondamentale de tous les Pays-membres de l'UPU, conformément à l'article 1.1 de la Constitution de l'Union postale universelle<sup>1</sup>.

### 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 ci-après peut être transporté par voie ferroviaire:

- Colis.
- Envois de la poste aux lettres, dont les petits paquets jusqu'à 2 kilogrammes.
- Envois EMS.
- Colis ECOMPRO.

<sup>1</sup> «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, sous réserve des conditions prévues dans les Actes de l'Union.»

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

### Opérateurs désignés

- a) L'opérateur désigné du pays d'origine devrait assurer la liaison avec l'opérateur désigné de destination 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 pour chaque message possible (PREDES/RESDES, PRECON/RESCON, EMSEVT et ITMATT), conformément aux dernières normes de l'UPU applicables:
    - M10 PRECON v1.1;
    - M12 RESCON v1.1;
    - M13 RESDES v1.1;
    - M33 ITMATT v1;
    - M48 CARDIT v2.1;
    - M49 RESDIT 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<sup>er</sup> 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.
- b) L'opérateur désigné d'origine devrait être en liaison avec la compagnie ferroviaire à propos de la faisabilité de chaque nouvel itinéraire en fonction de plusieurs facteurs: horaires des lignes ferroviaires, horaires des trains de voyageurs, processus de remise en vigueur au point d'origine, volume transporté par conteneur (utilisation et type de conteneur), utilisation d'un train de fret ou d'un train de voyageurs, volumes estimés, fréquence des dépêches prévue, taux de transport estimés, heure d'arrivée attendue, modalités de facturation, etc.
- c) L'opérateur désigné d'origine devrait être en liaison 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. recours aux rapports du système de contrôle de la qualité (QCS) à partir des échanges de données des messages EMSEVT v3 et des messages PREDES et RESDES pour le suivi de la qualité). La liaison devrait 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.
- d) Concernant les pays de transit dont les opérateurs désignés n'interviennent pas dans l'acheminement des envois traversant leur territoire, l'opérateur désigné d'origine devrait être en liaison avec la compagnie ferroviaire du pays d'origine pour déterminer les procédures requises.
- e) L'opérateur désigné d'origine devrait être en liaison avec la compagnie ferroviaire afin de déterminer si les messages CARDIT/RESDIT peuvent être utilisés pour les opérations postales et de transport ou la comptabilité.
- f) L'opérateur désigné d'origine, en étroite collaboration avec la compagnie ferroviaire, devrait aider à compléter les documents relatifs au transport ferroviaire des envois postaux. Ceux-ci ne sont pas les mêmes selon le train (train de voyageurs ou train de fret) et le territoire. Il existe différents traités ferroviaires, qui s'appliquent dans différentes parties du monde. L'opérateur désigné d'origine, en étroite collaboration avec la compagnie ferroviaire, devrait s'informer des documents particuliers exigés pour transporter les envois postaux par voie ferroviaire. Dans le cas d'un train de fret transportant des envois postaux de l'Asie vers l'Europe, par exemple, l'opérateur désigné d'origine est censé remplir une lettre de voiture CIM/SMGS. Lorsque les envois postaux sont transportés dans un train de voyageurs, l'opérateur désigné d'origine doit remplir un bulletin de bagage pour expédition par train de voyageurs/transport international de voyageurs.



- g) L'opérateur désigné d'origine devra prendre en charge les frais de transport des envois postaux du bureau d'échange jusqu'à la gare ferroviaire.
- h) Avant la remise des sacs de courrier à la compagnie ferroviaire, l'opérateur désigné d'origine devrait compléter les formules postales requises de manière claire et lisible: feuille d'avis CN 31/feuille de route CP 87, étiquettes de récipients CN 34/CP 83 et bordereau de livraison CN 37 en veillant à ce que les récipients postaux soient étiquetés conformément aux Règlements de l'UPU.
- i) Avant la remise des sacs de courrier à la compagnie ferroviaire, l'opérateur désigné d'origine devrait les scanner.
- j) Lorsque nécessaire, l'opérateur désigné d'origine devrait être en liaison avec l'opérateur désigné de transit pour:
  - résoudre tout problème de transit avant d'expédier des envois vers l'opérateur désigné de transit;
  - identifier la législation douanière applicable dans les territoires traversés par l'itinéraire d'acheminement;
  - identifier toute autre réglementation applicable pouvant avoir des répercussions sur le transport ferroviaire d'envois postaux.
- k) L'opérateur désigné d'origine devrait informer au préalable l'opérateur désigné de transit à propos de l'expédition et définir les modalités logistiques.
- l) Si des obligations douanières particulières doivent être respectées dans le pays de transit, l'opérateur désigné d'origine devrait obtenir auprès de l'opérateur désigné de transit des informations préalables à ce propos.
- m) L'opérateur désigné d'origine devrait documenter tous les aspects logistiques d'un nouvel itinéraire et communiquer les documents correspondants à toutes les parties prenantes. Il convient de noter que le taux de transport négocié n'est pas concerné, celui-ci étant généralement considéré comme une information commerciale confidentielle.

#### *Douanes*

- n) 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 la frontière.
- o) L'administration douanière du pays d'origine devrait convenir avec l'opérateur désigné des modalités de soumission des envois postaux aux douanes, conformément à ce que prévoit la législation nationale ou le régime douanier.
- p) L'administration douanière du pays d'origine devrait:
  - informer les administrations douanières des territoires traversés par l'itinéraire d'acheminement des calendriers relatifs aux envois pour information si la loi nationale les y contraint, et échanger des informations sur des questions en lien avec les douanes;
  - apposer des scelllements électroniques ou mécaniques sur les conteneurs, les wagons ou les sacs de courrier contrôlés par les douanes, en présence des postes, lorsque cela est nécessaire;
  - contrôler les formules sur support papier utilisées (CN 37, documents ferroviaires, etc.) et les techniques de scellement, si besoin.

#### *Compagnies ferroviaires*

- q) Lorsqu'un itinéraire fait intervenir de multiples compagnies ferroviaires, la compagnie du pays d'origine devrait être en liaison avec les autres afin de définir les points logistiques et les modalités de facturation.

### *2.4 Procédures de transit et rôles des parties prenantes*

#### *Opérateurs désignés*

- a) Il a été observé dans le cadre des projets pilotes que les envois postaux étaient transportés directement du pays d'origine vers celui de destination sans l'intervention des pays de transit (concept de «transit transversal»).

- b) Voici un exemple de transit transversal: 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 transit transversal. 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 scelllements sont intacts à l'entrée et à la sortie du pays. Un long trajet en train peut impliquer plusieurs pays de transit transversal. Le transit transversal n'existe pas pour le transit postal aérien ou maritime. Il peut par contre exister sur certains réseaux postaux routiers multilatéraux. Toutefois, la majorité des situations de transport postal routier n'impliquent que des pays d'origine et de destination contigus.
- c) L'article 17-112.3 du Règlement de la Convention postale universelle établit ce qui suit: «Lorsque le transport en transit de courrier à travers un Pays-membre a lieu sans participation de l'opérateur désigné de ce Pays-membre, cette forme de transit n'engage pas la responsabilité de l'opérateur désigné du Pays-membre de transit.»

### *Douanes*

- d) L'administration douanière du pays de transit peut mener une évaluation des risques si la législation nationale ou douanière l'exigent, et contrôler les scelllements 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 CIM/SMGS ou la lettre de voiture ou le bulletin de bagage SMGS à l'administration douanière et à l'opérateur désigné de transit et recevoir le bulletin de bagage pour expédition par train de voyageurs/transport international de voyageurs.
- g) Selon ce qui a été convenu, 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, lettre i), il est donc important que l'opérateur désigné soit en liaison avec l'opérateur désigné de chacun des pays de transit.

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).

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 scellements 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 scellements douaniers électroniques utilisent l'identification par radiofréquence (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 scellements douaniers ordinaires ne suffisent pas à garantir l'intégrité des envois en transit. Si les administrations douanières contraignent un opérateur 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.

## 2.6 Procédures au point de destination et rôles des parties prenantes

### Opérateurs désignés

- a) L'opérateur désigné devrait effectuer 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 devra prendre 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 envois postaux doivent être acheminés par l'opérateur désigné de destination vers d'autres pays par un moyen autre que le transport ferroviaire, l'opérateur désigné de destination devrait prendre des dispositions préalables afin de garantir que les envois postaux ne soient pas immobilisés, et qu'ils soient distribués le plus rapidement possible.

### Douanes

- d) Les douanes du pays de destination devraient remplir les fonctions suivantes:
  - Réception des déclarations douanières.
  - Vérification des scellements 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 douanes. Dans la majorité des Pays-membres de l'UPU, ce sont elles qui mènent cette évaluation. Cependant, il est possible pour les postes 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 la poste 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, la poste 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

- e) Selon ce qui a été convenu entre la compagnie ferroviaire et la poste, la compagnie ferroviaire devrait remettre à l'opérateur désigné de destination les envois postaux au lieu ayant fait l'objet d'un accord 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 selon la réglementation applicable dans le pays de destination) ou le bulletin de bagage pour expédition par train de voyageurs/transport international de voyageurs.
- f) En réponse à un message CARDIT envoyé par la poste d'origine, la compagnie ferroviaire devrait envoyer un message RESDIT (message électronique de l'UPU accusant réception d'un message envoyé par un transporteur).

### 3. Perspectives

#### 3.1 Procédures fluides grâce à un document unique et à l'échange de données électroniques

Une évaluation des risques basée sur les informations électroniques préalables reçues avant l'arrivée 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), développé à partir des messages EDI mis au point par l'UPU et l'OMD, peut mettre en œuvre les messages EDI standard 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) et apporter l'appui s'y rapportant.

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 ferroviaire d'envois postaux.

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.

#### 3.2 Sûreté et sécurité

La précision améliorée des informations soumises par les opérateurs désignés, tout comme l'échange de données électroniques et de données électroniques préalables 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 opérateurs désignés 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**

### *1. Documents de l'UPU utilisés dans le cadre des projets pilotes de 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.

Les formules/étiquettes ci-dessus définissent l'expédition comme étant du courrier non seulement pour la poste, mais également pour les entreprises de transport. Ce point est crucial pour de nombreuses raisons, notamment dans le cadre des processus douaniers aux frontières et aux ports.

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 la poste et le transporteur. Du point de vue opérationnel, l'expédition consiste à déplacer les récipients du centre de traitement du courrier international (CTCI) d'origine, généralement par l'intermédiaire d'un transporteur tel qu'une compagnie aérienne ou maritime. Du point de vue comptable, la formule CN 37 sert de base au paiement du transporteur par la poste à l'origine de l'expédition.

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 de la gare 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 la poste d'origine et celle de destination s'appuient sur cet identifiant et permettent d'envoyer une confirmation de réception pour chaque récipient à la poste d'origine et de contrôler le délai d'acheminement (ce code à barres d'identification est également employé par certaines compagnies aériennes).

### *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 Chine (Rép. pop.), 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 allemand<sup>2</sup>. Pour les envois à destination de la Chine (Rép. pop.), la lettre de voiture peut être également remplie en chinois.
- b) Cases qui ne concernent que le contrat de transport CIM: anglais, français ou allemand<sup>2</sup>.
- c) Cases qui ne concernent que le contrat de transport SMGS: russe. Pour les envois à destination de la Chine (Rép. pop.), la lettre de voiture peut être également remplie en chinois.

#### *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

#### *Lettre de voiture électronique (le cas échéant)*

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

La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

##### *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.

<sup>2</sup> 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.

### 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.

### Modèle de la lettre de voiture CIM/SMGS

1-29 Заполняется отправителем To be completed by the consignor		X Нужно отметить крестиком – Mark the box applicable with a cross (Графы – Boxes 21, 22, 25, 26)	
<b>37 Накладная CIM/СМГС</b> <b>CIM/SMGS Consignment Note</b>		<b>Оригинал накладной</b> <b>Original of the consignment note</b>	
<b>1</b> Отправитель (Наименование, адрес, страна) <sup>1</sup> Consignor (name, address, country) <sup>1</sup>		<b>2</b> Электронная почта – E-mail Тел. – Tel. Факс – Fax	
<b>4</b> Получатель (Наименование, адрес, страна) Consignee (name, address, country)		<b>5</b> Электронная почта – E-mail Тел. – Tel. Факс – Fax	
<b>10</b> Место доставки Delivery point		<b>11</b> Страна/Железная дорога – Country/Railway	
<b>13</b> Коммерческие условия – Commercial specification		<b>14</b> Страна/Железная дорога – Country/Railway	
<b>15</b> Отметки, необязательные для перевозчика/железной дороги – Remarks which do not commit the carrier		<b>16</b> Место приема Acceptance point	
<b>20</b> Наименование груза Description of the goods		<b>21</b> Необычная отправка Exceptional consignment	
Знаки, марки : Упаковка Signs and marks : Packaging		Груз : Goods	
<b>22</b> Приложение 2 к СМГС RID/SMGS Appendix 2		<b>23</b> Код HXM/ГНГ NHM/GNG code	
<b>24</b> Масса определена отправителем Mass as given by the consignor		<b>25</b> Масса определена железной дорогой Mass determined by the railway	
<b>26</b> Число мест No. of packages		<b>27</b> Заявление отправителя Consignor's declarations	
<b>28</b> Ссылка отправителя/№ договора Consignor's reference/Contract no.		<b>29</b> Документы, приложенные отправителем Documents attached by the consignor	
<b>30</b> Место приема Acceptance point		<b>31</b> Страна/Железная дорога – Country/Railway	
<b>32</b> Транзитное фактурирование – Sectional invoicing а) СМГС – SMGS		<b>33</b> Масса груза после перегрузки Mass after transhipment	

### 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 Russie (Fédération de) 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, en particulier celui de pouvoir procéder aux formalités et vérifications commerciales dès l'expédition de l'envoi dans l'UE/l'Association européenne de libre-échange (AELE). Aucune modification n'a été apportée concernant les documents sur le lieu de réexpédition entre deux zones juridiques, limitant ainsi les arrêts des wagons/conteneurs. 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*

Avant qu'une expédition entre sur le territoire de l'UE, il convient de s'assurer que les dispositions et la réglementation douanières sont satisfaites.

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, l'inscription sur la lettre de voiture des données du transporteur contractuel CIM et du titulaire du régime doit être assurée par le transporteur contractuel SMGS 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 à l'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.



## Bulletin de bagage pour expédition par train de voyageurs/transport international de voyageurs

发 送 路 国 名		中 华 人 民 共 和 国		KНР		KНР		发 送 路 国 名		中 华 人 民 共 和 国		KНР		KНР	
Наименование страны отправления		China		KНР		KНР		Наименование страны отправления		China		KНР		KНР	
車 次		2016		2016		2016		車 次		2016		2016		2016	
Поезд №—Zug. Nr.		19		19		19		Поезд №—Zug. Nr.		19		19		19	
发 站 和 发 送 路		北京站		北京站		北京站		发 站 和 发 送 路		北京站		北京站		北京站	
Station und Sendungsstrasse		Beijing Station		Beijing Station		Beijing Station		Station und Sendungsstrasse		Beijing Station		Beijing Station		Beijing Station	
到 站 和 到 站 路		俄罗斯铁路		俄罗斯铁路		俄罗斯铁路		到 站 和 到 站 路		俄罗斯铁路		俄罗斯铁路		俄罗斯铁路	
Station und Empfangsstrasse		Russian Railway		Russian Railway		Russian Railway		Station und Empfangsstrasse		Russian Railway		Russian Railway		Russian Railway	
經 路		Zamyn-Uud		Zamyn-Uud		Zamyn-Uud		經 路		Zamyn-Uud		Zamyn-Uud		Zamyn-Uud	
Путь следования		Zamyn-Uud		Zamyn-Uud		Zamyn-Uud		Путь следования		Zamyn-Uud		Zamyn-Uud		Zamyn-Uud	
发 送 人 (姓名) 和他的住址		北京站		北京站		北京站		发 送 人 (姓名) 和他的住址		北京站		北京站		北京站	
Absender (Name) und seine Anschrift		Beijing Station		Beijing Station		Beijing Station		Absender (Name) und seine Anschrift		Beijing Station		Beijing Station		Beijing Station	
领 收 人 (姓名) 和他的住址		北京站		北京站		北京站		领 收 人 (姓名) 和他的住址		北京站		北京站		北京站	
Empfänger (Name) und seine Anschrift		Beijing Station		Beijing Station		Beijing Station		Empfänger (Name) und seine Anschrift		Beijing Station		Beijing Station		Beijing Station	
明 确 价 格		14.73 CHF		14.73 CHF		14.73 CHF		明 确 价 格		14.73 CHF		14.73 CHF		14.73 CHF	
Обозначенная стоимость		14.73 CHF		14.73 CHF		14.73 CHF		Обозначенная стоимость		14.73 CHF		14.73 CHF		14.73 CHF	
关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载	
Отметка о приложении документов для выполнения таможенных и прочих формальностей — Vermerk über die Beigabe von Papieren zur Erfüllung der Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		Отметка о приложении документов для выполнения таможенных и прочих формальностей — Vermerk über die Beigabe von Papieren zur Erfüllung der Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载		关于完成海关和其他手续所需文件的记载	
件 数		10		10		10		件 数		10		10		10	
Anzahl der Stücke		10		10		10		Anzahl der Stücke		10		10		10	
包 装 种 类		Woven Bag		Woven Bag		Woven Bag		包 装 种 类		Woven Bag		Woven Bag		Woven Bag	
Packungsart		Woven Bag		Woven Bag		Woven Bag		Packungsart		Woven Bag		Woven Bag		Woven Bag	
貨 物 品 名		Mail		Mail		Mail		貨 物 品 名		Mail		Mail		Mail	
Namensangabe des Gutes		Mail		Mail		Mail		Namensangabe des Gutes		Mail		Mail		Mail	
重 量		185		185		185		重 量		185		185		185	
Gewicht in Kg		185		185		185		Gewicht in Kg		185		185		185	
计 算 重 量		185		185		185		计 算 重 量		185		185		185	
für die Berechnung der Fracht		185		185		185		für die Berechnung der Fracht		185		185		185	
特 价 的 明 确 价 格		100.00		100.00		100.00		特 价 的 明 确 价 格		100.00		100.00		100.00	
Sonderpreis (in der Währung)		100.00		100.00		100.00		Sonderpreis (in der Währung)		100.00		100.00		100.00	
Observed price (in the currency)		100.00		100.00		100.00		Observed price (in the currency)		100.00		100.00		100.00	
共 計		10		10		10		共 計		10		10		10	
Insgesamt		10		10		10		Insgesamt		10		10		10	

№ 0121858

国际旅客联运  
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ  
INTERNATIONALER PERSONENVERKEHR



包裹票  
Товаробажажная квитанция  
ExpresBgtschein

铁路名称	运费	附加费	总计
Eisenbahnen	Fracht	Nebengebühren	Insgesamt
中国铁路	China Railway	17	65.2
蒙古铁路	Mongolia Railway		
俄罗斯铁路	Russian Railway		
蒙古铁路	Mongolia Railway	44	52.5
俄罗斯铁路	Russian Railway	37	75.64
共 计	Insgesamt	98	243.34

已 收 款 — Взыскано — Erhalten  
行 李 員  
Kassierer der Gepäckabfertigung  
293.34 CHF (大写 — прописью — in Worten)  
关于包裹承送的记载  
Отметка о приеме товара — Vermerk über die Annahme des Expressgutes zur Beförderung

关于包裹承送的记载  
Отметка о приеме товара — Vermerk über die Annahme des Expressgutes zur Beförderung  
装车费: 20.00  
Loading Fee: 20 RMB  
车站戳配  
Bahnhofsestempel

20160518  
发站戳 — Календарный штамп отправляющей станции  
Tagesstempel des Versandbahnhofs

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

Opérateur désigné d'origine

Bureau d'échange d'origine du bordereau

Bureau de destination du bordereau

**BORDEREAU DE LIVRAISON**  
Dépêches par voie de surface

Date \_\_\_\_\_

N° de série

CN 37

<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		Train n°/véhicule n°		Date du départ		Heure	
		Voie d'acheminement		N° du scellé			
Nom du paquebot		Port de débarquement		Compagnie			
		N° du conteneur		N° du scellé			
En cas d'utilisation de conteneur							

### Inscription

Dépêche n°	Bureau d'origine	Bureau de destination	Nombre de			Poids brut des récipients, etc.			Observations
			récipients poste aux lettres <sup>1</sup>	récipients CP et colis hors récipient <sup>1</sup>	pochées de sacs vides <sup>2</sup>	Poste aux lettres	CP	Récipients vides	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
						kg <sup>3</sup>	kg <sup>3</sup>	kg <sup>3</sup>	
Totaux									


Le nombre des sacs M et/ou des colis hors récépient doit être signalé dans la colonne «Observations»  
 Y compris autres récépients vides en retour  
 1Kg avec une décimale

Bureau d'échange expéditeur  
Signature

L'agent du transporteur  
Date et signature


Bureau d'échange de destination  
Date et signature

### CN 34 – Étiquette de récipient pour le courrier de surface

Postes	de		pour		CN 34
	Dépêche n°				
	Date d'expédition				
	Prioritaire/ Non prioritaire – Courrier en nombre <sup>1</sup>		Via		
	Nombre d'envois <sup>2</sup>		Paquebot		
	Exempt <sup>3</sup> <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 récipient pour les colis de surface

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

Dimensions 130 x 90 mm





## Glossaire

### *Termes postaux*

**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.

**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.

**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.

**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.

**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.

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

**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 la poste 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.

**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.

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

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

**Messages d'échange de données informatisé (EDI):**

- Le message ITMATT est un 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.
- Le message PREDES est un équivalent électronique de la feuille d'avis/feuille de route, des étiquettes de réipients et de la liste des envois faisant l'objet d'un suivi. Le message RESDES est la confirmation électronique du traitement d'un réipient à destination.

- Le message PRECON donne au centre de traitement du courrier de destination une notification préalable concernant les récipients en transit. Le message RESCON envoie au centre de traitement du courrier d'origine une confirmation comprenant la date/l'heure d'arrivée des récipients ainsi que d'autres détails.
- Le message CARDIT est envoyé par l'opérateur désigné qui expédie les envois au transporteur qui va assurer leur transport. Il correspond aux niveaux de l'expédition et du récipient. Le message CARDIT définit les récipients attribués à une expédition aux fins des opérations du transporteur et de la facturation et permet de fournir au transporteur les informations correspondant au courrier. Le message RESDIT est envoyé par le transporteur d'une expédition à l'opérateur désigné. Un message RESDIT est généralement envoyé en réponse à un message CARDIT. Il est possible que plusieurs messages RESDIT soient envoyés pour un seul message CARDIT lorsque les récipients d'une expédition sont transportés en suivant toute la chaîne, du point d'origine à la destination.

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.

Expédition: ensemble constitué par un ou plusieurs récipients d'une catégorie de courrier particulière transporté en commun à un moment donné, d'un lieu de chargement spécifique vers un lieu de destination finale spécifique.

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.

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

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

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

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.

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.

Envois non prioritaires: envois pour lesquels l'expéditeur a choisi un tarif moins élevé qui implique un délai de distribution plus long.

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

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.

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.

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

Droit de tirage spécial (DTS): actif de réserve internationale, créé en 1969 par le Fonds monétaire international pour compléter les réserves de change existantes. Sa valeur est déterminée sur la base d'un panier de devises dont les pondérations sont ajustées à intervalles réguliers. Le DTS est utilisé par l'UPU et plusieurs autres organisations internationales comme unité de compte.

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.

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

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.

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

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).

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

Transit à découvert: transit, par un pays intermédiaire, d'envois dont le nombre ou le poids ne justifie pas la confection d'une dépêche close pour le pays de destination.

Transit en dépêches closes: lorsque des récipients sont expédiés à un opérateur désigné de transit pour être acheminés vers le point de destination avec les propres récipients de l'opérateur de transit. L'opérateur désigné de transit inclut les récipients 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.

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 actuels de l'UPU, ainsi que les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile 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 postes peuvent expédier des envois postaux contenant des batteries au lithium par voie ferroviaire lorsque leur acheminement par voie aérienne n'est pas possible.
- 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. Il conviendrait également d'apposer sur les envois postaux une étiquette indiquant la présence d'une batterie au lithium pour veiller à ce qu'ils ne soient pas chargés dans un avion suite à une erreur d'acheminement, de transfert, de renvoi à l'expéditeur ou d'autres scénarios.

*Termes douaniers*

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.

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

- 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.
- 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.

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

- Garantie individuelle: garantie douanière qui couvre une seule opération de transit sur un ou plusieurs territoires définis au préalable.
- Garantie globale: garantie douanière qui couvre plusieurs opérations de transit sur un ou plusieurs territoires définis au préalable.



- 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.
- Garantie internationale: garantie douanière applicable sur plusieurs territoires douaniers et juridiquement contraignante au titre d'accords ou de conventions internationaux.

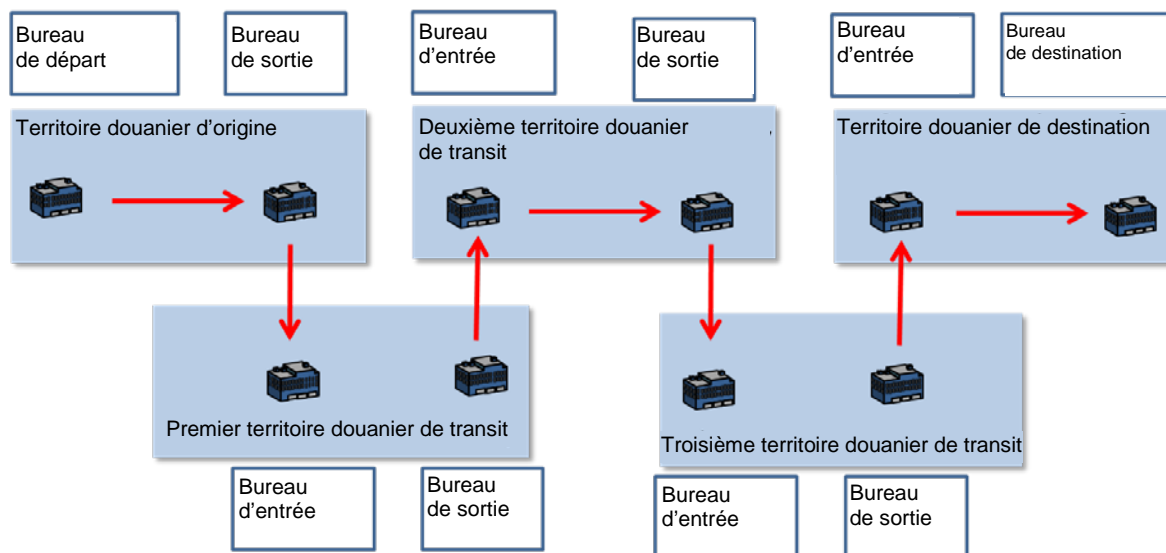
Bureau de départ: tout bureau de douane où commence une opération de transit douanier.

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

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



### 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:

- «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.
- «Transporteur substitué» désigne un transporteur qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé sous a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire.
- «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.
- «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 Chine (Rép. pop.) 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).

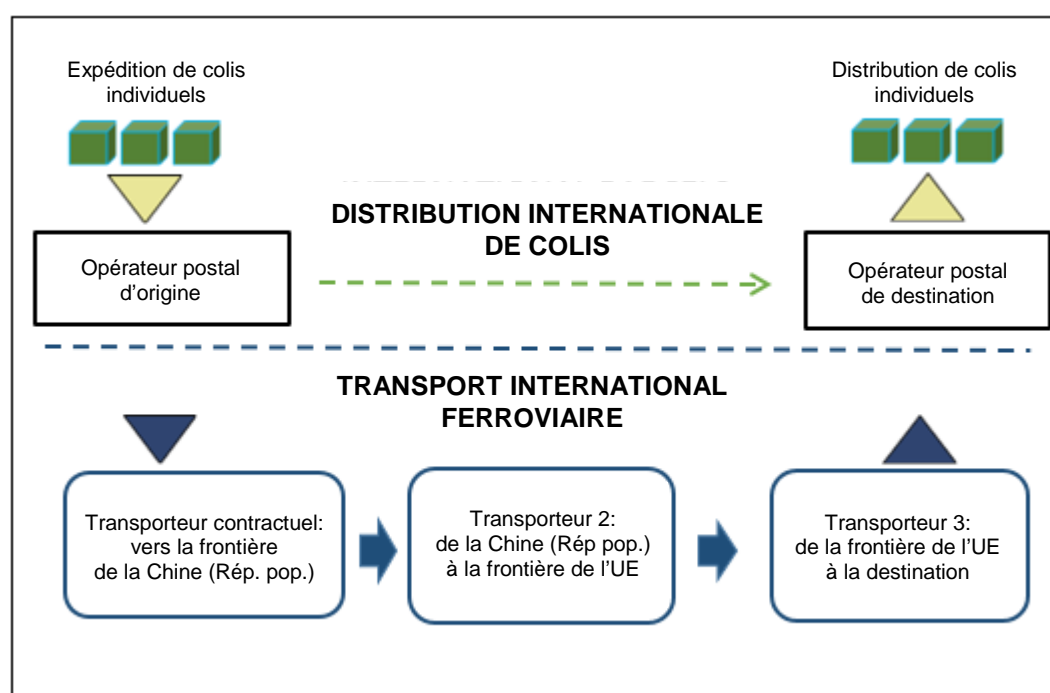
La présente annexe explique comment un tel projet devrait être organisé sur les plans opérationnel et juridique à l'échelle des douanes et propose une méthode permettant de cartographier les liens entre les différentes réglementations.

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 Rép. pop. 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 formules 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. C'est au premier opérateur désigné de transit d'ouvrir le conteneur et d'apposer les étiquettes jaunes permettant l'entrée des colis postaux dans 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.
- Sur le plan opérationnel, si les conteneurs postaux étaient ouverts à leur entrée sur le territoire douanier de l'UE, il ne serait pas possible d'utiliser le réseau ferroviaire européen pour atteindre tous les pays de destination. En effet, une fois que les conteneurs quittent la chaîne logistique du transport ferroviaire, les distances de transport en Europe sont si courtes que renvoyer les conteneurs sur le réseau ferroviaire ne serait pas économiquement viable. Par ailleurs, une telle procédure va directement à l'encontre des engagements de l'UE envers la priorité accordée au transport ferroviaire.

## 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:

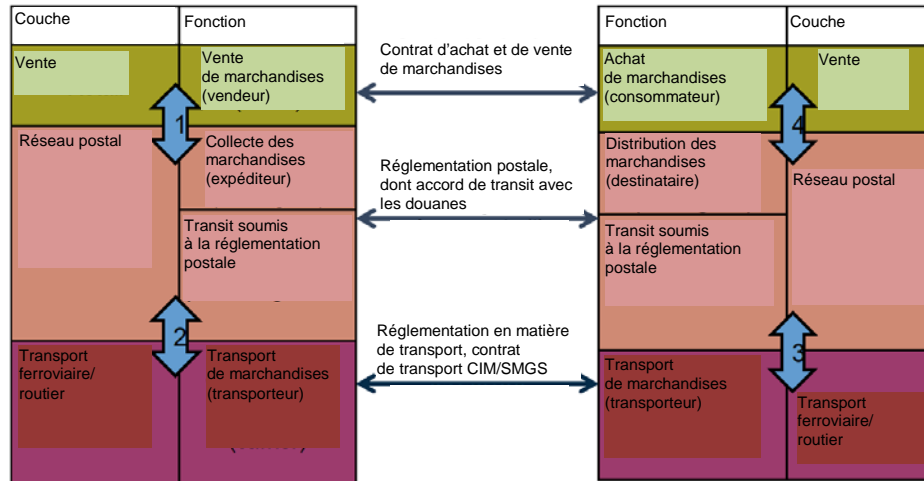
- Tout d'abord, respecter l'autonomie de chaque volet réglementaire. Autant que possible, chaque couche devant fournir un service donné (réglementation applicable à la vente à distance, au service postal, aux douanes, au transport) devrait s'appuyer sur ses propres procédures de bout en bout.
- Définir 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 Chine (Rép. pop.) 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 – 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 Chine (Rép. pop.) 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'Union 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, et est levée jusqu'en 2020 si le poids de l'envoi ne dépasse 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 non Union 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 non Union 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'Union. 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.

### Transport multimodal des envois postaux

Les opérateurs 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 Russie (Fédération de) 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<sup>er</sup> septembre, 15 septembre et 19 septembre et en 2018 le 17 mars.
- Les projets pilotes de transport multimodal ont suivi les itinéraires suivants:
  - Mongolie–Russie (Fédération de)–Slovénie.
  - Chine (Rép. pop.)–Russie
  - Japon–Russie (Fédération de)–Lettonie.
  - Japon–Russie (Fédération de)–Lituanie.
  - Japon–Russie (Fédération de)–Pologne.
  - Japon–Russie (Fédération de)–Finlande.
- Les modes de transport ci-après ont été utilisés:
  - Mongolie–Russie (Fédération de)–Slovénie: voies ferroviaire et routière.
  - Chine (Rép. pop.)–Russie (Fédération de): voies ferroviaire et routière.
  - Japon–Russie (Fédération de)–Lettonie: voies maritime, ferroviaire et routière.
  - Japon–Russie (Fédération de)–Lituanie: voies maritime, ferroviaire et routière.
  - Japon–Russie (Fédération de)–Pologne: voies maritime, ferroviaire et routière.
  - Japon–Russie (Fédération de)–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 scelllements et respect de la norme ISO 17712 pour les scelllements de haute sécurité**

### *1. Programme d'intégrité des scelllements*

Les douanes devraient mettre en œuvre un programme d'intégrité des scelllements 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 scelllements 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 scelllements 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 de ces programmes d'intégrité des scelllements par les parties en matière d'acheminement de marchandises conteneurisées et sécurisées sont importantes, car elles apportent de multiples avantages auxdites 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 scelllements 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 scelllements 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. Scelllements 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 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 trois domaines:

#### *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 scelllements 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 scelllements 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.

Type de scellement	Matériaux
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 scelllements 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 norme 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 scelllements 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.
- 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, un certain nombre d'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.

#### *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 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 – 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. Les dispositions relatives aux marchandises dangereuses sont le fruit de la collaboration étroite entre la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE) et s'appliquent aussi au transport sur les routes et sur les cours d'eau intérieurs.

#### *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 Chine (Rép. pop.) 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 de coordination des transports transsibériens.
- 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 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 de coordination des transports transsibériens*

Le Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) est une association non lucrative du domaine des transports à durée de vie illimitée, immatriculée au registre du canton de Saint-Gall (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 80 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 de télécommunications et de marketing; des services de sécurité et des médias de masse.

Les principales activités du CCTT sont les suivantes:

- Élaboration de mesures visant à améliorer l'efficacité et la compétitivité du transport ferroviaire du fret par conteneurs sur l'axe transsibérien pour le trafic international.
- Coordination de l'interaction des compagnies ferroviaires et maritimes pour l'organisation des chaînes de transport intermodal.
- Diffusion de textes juridiques électroniques relatifs au transport du fret sur l'axe transsibérien à l'aide d'un système de documents électroniques.
- Développement et mise en œuvre de technologies innovantes pour le transport international de conteneurs.
- Participation à l'amélioration de la gestion du matériel roulant et des modèles innovants en la matière.
- Analyse de l'activité fret dans le cadre du transport transsibérien.
- Promotion du service transsibérien:
  - Élargissement de la gamme de produits existants pour le transport et la logistique en Europe et dans les pays de la région Asie/Pacifique.
  - Élargissement et renforcement du réseau de transporteurs de fret et des propriétaires de fret, notamment en Europe, en Chine (Rép. pop.), en Corée (Rép.) et au Japon.
- Coopération avec les organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales du domaine du transport pour le développement de liaisons Europe-Asie.

En 1997, dans le cadre des activités du CCTT, le Ministère des transports de la Russie (Fédération de), 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.

Toujours dans le cadre des activités du CCTT, les groupes de travail ci-après ont été établis, sous la direction du secrétariat du CCTT:

- Développement des technologies de l'information.
- Amélioration de la compétitivité de l'axe transsibérien.
- Harmonisation du droit international en matière de transport.
- Sous-groupe relatif au développement du transit mongol.
- Groupe de travail conjoint CCTT–RZD–MAV.
- Sous-groupe relatif à la sécurité des couloirs ferroviaires (dans le cadre du groupe de travail sur la sécurité, le passage des frontières et les couloirs ferroviaires internationaux).

En vingt ans d'existence, le CCTT s'est construit une stature internationale et est devenu un forum international utile au réseautage et à la coopération entre tous les acteurs du transport de fret le long de l'axe transsibérien.

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 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: Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Union internationale des chemins de fer (UIC), Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, Comité international des transports ferroviaires (CIT), Communauté économique eurasiatique, Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, Organisation mondiale des douanes 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.