



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

Groupe de travail d'experts juridiques
Arbeitsgruppe der Rechtsexperten
Working Group of Legal Experts

LAW-21022-GTEJ 4/12

12.03.2021

Original : EN

4^E SESSION

EXTRAIT

Document initial sur les interfaces entre les réglementations douanières et de transport

I. INTRODUCTION

1. Le programme de travail 2019-2021 du Groupe de travail d'experts juridiques inclut le point suivant :

« 4. Les interfaces entre les réglementations douanières et de transport

Objectif et étendue des travaux. L'article 6, § 7, des RU CIM prévoit que chaque envoi empruntant le territoire douanier de l'UE ou le territoire sur lequel est appliquée la procédure de transit commun doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7 des RU CIM.

Le Code des douanes de l'Union (CDU)¹, entré en vigueur le 30 octobre 2013, est applicable depuis le 1^{er} mai 2016. Il s'inscrit dans le cadre de la modernisation des douanes. Il fixe notamment pour objectif impératif de dématérialiser l'ensemble des formalités douanières pour le 31 décembre 2020. La liaison entre le contrat de transport CIM et la procédure de transit simplifiée disparaîtra.

Activités :

- Identifier les acteurs concernés
- Évaluer les interfaces entre les réglementations douanières et de transport et, si nécessaire, proposer des mesures en conséquence pour les questions douanières relatives au transport ferroviaire de marchandises

Priorité : 1 (à inscrire à l'ordre du jour de la 4^e session). »

2. Le but de l'OTIF de « *favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire* » (article 2, § 1, de la COTIF) est formulé de manière très générale, de sorte qu'il peut en principe être interprété comme englobant dans une certaine mesure les questions des douanes, et le transit douanier en particulier. Toutefois, pour déterminer si et dans quelle mesure les questions douanières, comme celle des régimes douaniers, sont incluses dans le but de l'Organisation, il faut en appeler aux travaux préparatoires du Protocole de Vilnius.
3. En 1996, l'Office central (prédécesseur du Secrétariat de l'OTIF) a préparé un projet d'appendice intitulé « Régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer »², qui n'a cependant pas été inclus dans le Protocole de Vilnius, ni même discuté sur le fond. À la 4^e session de l'Assemblée générale (Athènes, 8-11 septembre 1997), une large majorité des États membres étaient en outre opposés à l'idée que l'OTIF ait compétence, sur le fond, dans le domaine des douanes. Pour autant, les questions douanières n'ont pas été totalement exclues : l'OTIF pouvait les traiter dans la mesure du nécessaire aux fins de ses compétences-clés.
4. En 2012, la Commission de facilitation ferroviaire (CFF) a entre autres discuté des répercussions sur le transport international ferroviaire des douanes et d'autres questions concernant les procédures de franchissement des frontières.
5. Le document LAW-19052-GTEJ 2 intitulé « Notes explicatives sur le projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques (texte approuvé) » prévoit dans son

¹ Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union.

² Pour plus de détails, voir : M. Burgmann, directeur général de l'Office central, « Procédure simplifiée de transit douanier en trafic international ferroviaire – Appendice F à la COTIF : une chance pour toutes les entreprises de transport ferroviaire des États membres de l'OTIF », *Bulletin des transports internationaux*, n° 6/1998.

article 2 « Champ d'application », § 2, qu'« *[e]n vertu du projet de décision, les organes visés à l'article 13, § 1 et 2, de la COTIF ou les organes que ceux-ci ont établis sont habilités à engager la veille et l'évaluation de l'application d'un instrument juridique particulier dans leur domaine de compétences ou de certaines de ses dispositions. Le Secrétaire général peut engager la veille et l'évaluation de tout instrument juridique.* ».

6. Le point 4 du programme de travail concerne en grande partie l'évaluation de l'application de dispositions particulières des RU CIM.
7. L'article 3 « Planification et priorité », § 1, du document LAW-19052-GTEJ 2 prévoit que « *[l]e Secrétaire général prépare un document initial pour tout projet de veille et d'évaluation d'un instrument juridique* ».

II. VUE D'ENSEMBLE DES INTERFACES ENTRE RU CIM ET RÉGLEMENTATION DOUANIÈRE

8. La présente partie décrit les interfaces avec les formalités douanières au sein des RU CIM.

A. Champ d'application des RU CIM

9. Comme il ressort de leur titre complet « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises », les RU CIM (appendice B à la COTIF) s'appliquent aux contrats de transport ferroviaire de marchandises. Leur article premier « Champ d'application », § 1, précise quels contrats de transport ferroviaire de marchandises sont soumis aux RU CIM.
10. L'article 2 « Prescriptions de droit public » des RU CIM établit clairement que « *[l]es transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux* ». Il s'agit d'une disposition à caractère déclaratoire, étant donné qu'il apparaît déjà clairement et sans ambiguïté à l'article premier « Champ d'application » des RU CIM que celles-ci sont limitées au droit des transports, et plus précisément au droit des contrats.
11. Il s'ensuit que les régimes douaniers ne relèvent pas du champ d'application des RU CIM. Toutefois, même si les RU CIM sont limitées au contrat de transport, elles tiennent compte du fait que le fret international est soumis à des contrôles phytosanitaires, vétérinaires, des douanes et de l'immigration, entre autres.

B. Le contrat de transport

12. Le contrat de transport international ferroviaire de marchandises est un contrat consensuel, c'est-à-dire qu'il se forme par le seul accord des volontés des parties. Par conséquent, le contrat est conclu avant même la remise des marchandises ou l'établissement d'une lettre de voiture. « *Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.* » (article 6, § 2, des RU CIM). Cela signifie que la lettre de voiture constitue seulement une preuve documentaire aux fins d'un contrat de transport.

C. La lettre de voiture

L'article 6 « Contrat de transport », § 8, des RU CIM prévoit que « *[l]es associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les États membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière* ». Concernant cette disposition, le Rapport explicatif apporte d'utiles explications, en particulier que « *[p]our des raisons pratiques, et dans l'intérêt d'une flexibilité accrue [...] [le soin a été laissé] aux associations internationales des transporteurs [...] d'établir des « modèles uniformes de lettre de voiture » [...]. Elles doivent se mettre d'accord avec les associations des clients et les autorités compétentes en matière de questions douanières, y compris les services de l'UE chargés des questions douanières. Dans ce contexte, « accord » ne signifie pas une procédure formelle d'approbation ou d'acceptation. Les autorités douanières sont toutefois à tout moment libres de ne pas accepter des modèles de lettre de voiture en tant que document douanier. La prise en compte des desiderata des clients revêt un intérêt direct pour les entreprises de transport ferroviaire.* ».

13. Il est intéressant de mentionner qu'en préparation du Protocole de Vilnius, la Commission de révision a mené des réflexions approfondies sur la question de savoir si le modèle de la lettre de voiture devait être élaboré par l'OTIF ou par les associations internationales de transporteurs. C'est cette dernière approche qui a été choisie dans la mesure où elle est la conséquence naturelle de la définition de l'obligation pour les associations de coordonner les lettres de voiture avec les autorités douanières.
14. En application des dispositions ci-dessus, le Comité international des transports ferroviaires (CIT), une association d'entreprises ferroviaires et de compagnies maritimes, a élaboré et adopté la lettre de voiture CIM.
15. L'article 7 « Teneur de la lettre de voiture » des RU CIM fournit une liste non exhaustive des indications dans la lettre de voiture. Au § 1 (dans tous les cas) et au § 2 (le cas échéant) sont listées les indications obligatoires, en particulier « *une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat* ». Selon le Rapport explicatif (article 7), « *[l]e non-respect de ces dispositions n'entraîne cependant pas automatiquement et dans tous les cas la nullité, mais éventuellement les conséquences juridiques prévues à l'article 8 [“Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture”]* ». Enfin, l'article 7, § 3, des RU CIM laisse une grande liberté aux parties au contrat en indiquant que « *[l]es parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile* ».
16. Le CIT a largement utilisé cette possibilité d'inclure dans la lettre de voiture d'autres indications considérées utiles soit par ses membres, soit par les organismes compétents en matière douanière.

D. Autres dispositions relatives aux douanes

17. Même si les RU CIM ne régissent pas les procédures douanières, elles en tiennent compte dans leur réglementation de la relation entre les parties au contrat de transport.
18. L'article 10 « Paiement des frais », § 1, des RU CIM dispose que « *[s]auf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, **droits de douane** et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur* » (mise en gras de l'auteur).

19. L'article 15 « Accomplissement des formalités administratives » des RU CIM est libellé comme suit :

« § 1 *En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.*

§ 2 *Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.*

§ 3 *Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.*

§ 4 *L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander :*

- a) *d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles ;*
- b) *d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'État où elles s'effectuent le permettent ;*
- c) *de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'État où elles s'effectuent le permettent.*

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 5 *Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.*

§ 6 *Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.*

§ 7 *Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.*

- § 8 *L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir ; les frais en résultant grèvent la marchandise. »*
20. L'article 36 « Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité » des RU CIM prévoit ce qui suit :
- « Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement. »*
21. L'article 17 « Livraison », § 1 et § 2, lettre a), des RU CIM prévoit ce qui suit :
- « § 1 Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.*
- § 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison :*
- a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur ;*
22. L'article 30 « Indemnité en cas de perte », § 4, des RU CIM est libellé comme suit :
- « Le transporteur doit restituer, en outre, [en plus de verser l'indemnité en cas de perte] le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits. ».*

E. Le transit douanier

23. Selon les dispositions de l'article 6 « Contrat de transport », § 7, des RU CIM, « [e]n cas d'un transport empruntant le territoire douanier de l'Union européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7 ».
24. Le Rapport explicatif précise que « [l]e § 7 comporte une disposition souhaitée par la Commission européenne, qui ne concerne pas directement le droit de transport, mais constitue une disposition du droit douanier [...]. Cette disposition doit garantir, également dans l'intérêt des chemins de fer, que la procédure simplifiée communautaire/commune de transit douanier de la CE/AELE puisse continuer à être appliquée. ».
25. « [La] procédure [de transit de l'Union] est utilisée pour les opérations de transit douanier entre les États membres (et l'Andorre et la République de Saint-Marin) et est, en général, applicable au transport de marchandises non-Union pour lesquelles les droits de douane et autres taxes à l'importation sont en jeu, et de marchandises communautaires, qui, entre leur point de départ et celui de destination dans l'UE, doivent passer à travers le territoire d'un pays tiers. [...] [La] procédure [de transit commun] est utilisée pour le transport des marchandises entre les États membres de l'UE, les pays AELE (Islande, Norvège, Liechtenstein et Suisse), la Turquie (depuis le 1^{er} décembre 2012), la République de Macédoine du Nord (depuis le 1^{er} juillet 2015) et la Serbie (depuis le 1^{er} février 2016). Le

fonctionnement du régime de transit commun avec le Royaume-Uni est assuré, le Royaume-Uni ayant déposé son instrument d'adhésion le 30 janvier 2019 auprès du secrétariat du Conseil de l'UE. [La procédure] est basée sur la Convention du 20 mai 1987 [relative à un régime de transit commun]. Les règles sont effectivement identiques à celles du transit de l'Union. »³.

26. En application du Code des douanes communautaire et de ses dispositions d'application (DCA)⁴, les entreprises ferroviaires bénéficiaient d'un régime de transit simplifié pour les marchandises transportées par chemin de fer ou au moyen de grands conteneurs. Les formalités afférentes au régime de transit commun/communautaire étaient ainsi allégées pour les transports de marchandises effectués par les sociétés de chemin de fer avec une lettre de voiture CIM. La lettre de voiture CIM valait alors déclaration de transit communautaire.
27. Entré en vigueur le 30 octobre 2013, le Code des douanes de l'Union (CDU)⁵ est applicable depuis le 1^{er} mai 2016. Il s'inscrit dans le cadre de la modernisation des douanes. Il fixe notamment pour objectif impératif de dématérialiser l'ensemble des formalités douanières.
28. C'est sur cette base que la Commission européenne a adopté, le 17 décembre 2015, un règlement concernant les mesures transitoires pour certaines dispositions du CDU lorsque les systèmes informatiques ne sont pas encore opérationnels⁶. En application de ce règlement, et jusqu'à mise à niveau du nouveau système de transit informatisé (NSTI), le régime de transit de l'Union sur support papier s'applique notamment pour les marchandises acheminées par voie ferrée et la lettre de voiture papier continue à être utilisée comme déclaration de transit.
29. Le NSTI est un système de transit informatisé (douanier) qui repose sur l'échange de messages électroniques. Ces messages remplacent notamment les divers documents papier. L'échange de messages électroniques se fait à trois niveaux :
 - entre les opérateurs économiques et les autorités douanières (« domaine externe »),
 - entre les bureaux de douane d'un pays (« domaine national »),
 - entre les administrations douanières nationales et entre ces administrations et la Commission européenne (« domaine commun »).
30. La décision d'exécution (UE) 2019/2151 de la Commission établissant le programme de travail portant sur la conception et le déploiement des systèmes électroniques prévus dans le code des douanes de l'Union prévoit notamment ce qui suit :

« Mise à niveau du nouveau système de transit informatisé (NSTI/NCTS) dans le cadre du CDU

Ce projet vise à aligner le système transeuropéen existant NSTI sur le nouveau CDU. Volet 1 – « Phase 5 du NSTI » : l'objectif de cette phase est d'aligner le système NSTI sur les nouvelles exigences du CDU, sauf en ce qui concerne les éléments de données sur la sécurité et la sûreté dans les déclarations en douane de transit de marchandises introduites sur le territoire douanier de l'Union. [...] Date de début de la fenêtre de déploiement du système électronique [c.-à-d. date la plus proche à laquelle les États membres pourront

³ Voir « Transit de l'Union et transit commun » ([version française](#), [version allemande](#) et [version anglaise](#)).

⁴ Voir règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire.

⁵ Voir note de bas de page n° 1.

⁶ Règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l'Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission.

procéder à la mise en service] : 1.3.2021. Date de fin de la fenêtre de déploiement du système électronique = date de fin de la période de transition [c.-à-d. date limite à laquelle le système devrait être complètement déployé et date limite à laquelle tous les opérateurs économiques devraient avoir effectué la migration] : 1.12.2023. ».

31. Le NSTI s'appliquait déjà avant le 1^{er} mai 2016 à toutes les opérations de transit commun/communautaire quel que soit le mode de transport concerné, à l'exception des procédures de transit simplifiées pour lesquelles la déclaration de transit était constituée par un document commercial (le manifeste ou une lettre de voiture, par exemple, dans les procédures simplifiées « air », « mer » ou « chemin de fer »).
32. Il convient de préciser que l'article 233, paragraphe 4, lettre e), du CDU prévoit que :
« sur demande, les autorités douanières pourront autoriser l'une des simplifications suivantes concernant le placement des marchandises sous le régime de transit de l'Union ou concernant la fin de ce régime : [...] »
e) l'utilisation d'un document électronique de transport en tant que déclaration en douane en vue du placement des marchandises sous le régime du transit de l'Union, pour autant que ledit document contienne les énonciations que comporte une telle déclaration et que ces énonciations soient à la disposition des autorités douanières de départ et de destination afin de permettre la surveillance douanière des marchandises et l'apurement du régime. ».
33. Cette disposition du CDU prévoit donc l'application de procédures simplifiées de transit (douanier), qui impliquent toutefois l'utilisation de documents de transport électroniques.
34. La législation douanière actuelle de l'UE limite l'utilisation de documents de transport électroniques en tant que déclaration douanière de transit aux transports aériens et maritimes. Le transport ferroviaire en est catégoriquement exclu.
35. Dans ces conditions, le lien entre le contrat de transport CIM et la procédure de transit simplifiée disparaît. Le déploiement du NSTI 5, signifiant la fin de la procédure papier, est prévu entre 2021 et 2023. Le système de transit ferroviaire devra s'adapter à la procédure NSTI, et en particulier trouver des interfaces pertinentes avec son propre système d'information numérique.

III. CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL

36. Les régimes douaniers sont réglementés à l'échelon national, régional et mondial. Un certain nombre d'organisations internationales ont également adopté des instruments juridiques applicables aux régimes douaniers. Ces instruments prennent différentes formes et ont des effets juridiques variés. À l'échelon international, l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU)⁷ revêtent une importance particulière, tout comme leurs instruments, dont :
 - les accords de l'OMC ([version française](#) et [version anglaise](#)) ;
 - la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (telle que modifiée), dite Convention de Kyoto révisée ([version française](#) et [version anglaise](#)) ;

⁷ Il faut noter qu'en 2006, la CEE-ONU a adopté la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voitures SMGS. Toutefois, un seul État l'a signée et il n'y a eu aucune ratification, ni aucune signature définitive.

- la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR de 1975 de la CEE-ONU ([version trilingue anglais – français – russe](#)) ;
 - la Convention internationale sur l’harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 de la CEE-ONU ([version française](#) et [version anglaise](#)), en particulier son annexe 9 concernant la facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer, dont l’article 9 prévoit que « [l]es Parties contractantes peuvent utiliser, à la place des documents de transport actuellement prévus dans les traités internationaux, la lettre de voiture ferroviaire CIM/SMGS qui pourrait également être un document douanier ».
37. Il n’existe pas de régime de transit international mondial applicable au transport ferroviaire. Récemment, les parties intéressées ont en diverses occasions souligné la nécessité d’une convention internationale relative au régime de transit ferroviaire. Cela étant, l’OMD a mis au point et adopté un certain nombre d’instruments juridiques pour encadrer le transit international :
- la Convention internationale pour la simplification et l’harmonisation des régimes douaniers (telle que modifiée), dite Convention de Kyoto révisée, en particulier le chapitre premier « Transit douanier » de son annexe spécifique E ([version française](#) et [version anglaise](#)) ;
 - le Manuel sur le transit ([version française](#) et [version anglaise](#)) ;
 - les Directives sur le transit ([version française](#) et [version anglaise](#)) ;
 - le recueil d’études de cas des membres de l’OMD sur le transit.
38. L’OMD a lancé un projet ferroviaire en 2019 et prévoit la publication de directives sur le transport ferroviaire avec des ensembles de données harmonisés en 2021, puis des activités de renforcement des capacités en 2021-2022. Les principaux objectifs du projet ferroviaire sont :
- de recueillir des expériences pratiques du dédouanement en transit ferroviaire ;
 - de mener un exercice de normalisation des éléments d’information nécessaires pour les déclarations de transit douanier et les déclarations préalables de cargaison, sur la base du modèle de données de l’OMD ;
 - de livrer les meilleures pratiques pour aider les administrations douanières à réaliser efficacement les contrôles nécessaires en transport international ferroviaire, y compris l’utilisation de technologies avancées ;
 - de mettre au point des instruments et outils pertinents de l’OMD pour normaliser et harmoniser les procédures ferroviaires des membres en vue de faciliter le transport ferroviaire.
39. Il faut également rappeler que l’OTIF et l’OMD ont signé un mémorandum d’accord le 10 juillet 2017 (...).

IV. CONCLUSIONS ET SUITES À DONNER

40. Conformément au but de l’Organisation, l’OTIF n’a pas compétence, sur le fond, pour la réglementation des régimes douaniers. Toutefois, elle devrait coopérer avec les organisations internationales compétentes dans ce domaine, par exemple l’OMD et la CEE-ONU (WP.30), pour harmoniser et améliorer le transit ferroviaire.
41. Au vu des évolutions de la législation douanière de l’UE, l’article 6 « Contrat de transport », § 7, concernant le régime de transit commun de l’Union devrait être biffé, ou du moins modifié.

42. Dans les RU CIM, un certain nombre de dispositions tiennent compte des régimes douaniers, en particulier : l'article 2 « Prescriptions de droit public » ; l'article 6 « Contrat de transport », § 8 ; l'article 7 « Teneur de la lettre de voiture » ; l'article 10 « Paiement des frais », § 1 ; l'article 15 « Accomplissement des formalités administratives » ; l'article 36 « Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité » ; l'article 17 « Livraison », § 1 et § 2, lettre a) ; l'article 30 « Indemnité en cas de perte », § 4. Le Secrétariat ne considère pas qu'il soit nécessaire de réviser les dispositions susvisées. En application de l'article 5 « Collecte des données », § 1, du document LAW-19052-GTEJ 2, « [i]l devrait être recouru à différentes sources de données qualitatives et quantitatives, **y compris les opinions des parties prenantes** », dans la mesure où les entreprises ferroviaires sont directement concernées.