



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques
de l'informatisation du régime TIR****Première session**

Genève, 27-29 janvier 2021

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

**Version 4.3 de la documentation sur les concepts, les fonctions
et les techniques eTIR : Introduction****Historique de la question, introduction, vision et domaine
du régime TIR****Note du Secrétariat****I. Introduction – Mandat**

À sa quatre-vingt-deuxième session (23-28 février 2020), le Comité des transports intérieurs a approuvé la création du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) (ECE/TRANS/294, par. 84¹) et a approuvé son mandat² (ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et ECE/TRANS/WP.30/2019/9/Corr.1), sous réserve de l'accord du Comité exécutif de la CEE. Le Comité exécutif, à sa réunion informelle à distance du 20 mai 2020, a approuvé la mise en place du WP.30/GE.1 jusqu'en 2022, sur la base du mandat figurant dans le document ECE/TRANS/WP.20/2019/9 et Corr.1, tel que reproduit dans le document ECE/TRANS/294 (ECE/EX/2020/L.2, par. 5 b)³).

Le mandat du Groupe dispose que celui-ci doit concentrer ses travaux sur l'élaboration d'une nouvelle version des spécifications eTIR, en attendant la mise en place officielle de l'Organe de mise en œuvre technique (TIB). Plus précisément, le Groupe est chargé : a) d'établir une nouvelle version des spécifications techniques de la procédure eTIR, avec les modifications à y apporter, en veillant à assurer leur conformité avec les

¹ Décision du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/294, par. 84) – <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-294f.pdf>.

² Mandat du Groupe nouvellement créé, approuvé par le Comité des transports intérieurs et le Comité exécutif de la CEE – <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/2019/ECE-TRANS-WP30-2019-09f.pdf> et rectificatif ; www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/2019/ECE-TRANS-WP30-2019-09c1f.pdf.

³ Décision du Comité exécutif (ECE/EX/2020/L.2, par. 5 b)) – https://unece.org/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Remote_informal_mtg_20_05_2020/Item_4_ECE_EX_2020_L.2_Mandates_fr.pdf.



spécifications fonctionnelles de la procédure eTIR ; b) d'établir une nouvelle version des spécifications fonctionnelles de la procédure eTIR, avec les modifications à y apporter, en veillant à assurer leur conformité avec les spécifications conceptuelles de la procédure eTIR ; c) d'élaborer des amendements aux spécifications conceptuelles de la procédure eTIR, à la demande du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

Le présent document présente l'historique des décisions du WP.30, du Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) et du groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) relatives au projet eTIR, depuis février 2018 jusqu'à ce jour, ainsi qu'une introduction, la vision du projet eTIR et le domaine du régime TIR.

II. Historique de la question

À sa 149^e session (juin 2018), le Groupe de travail a approuvé le rapport de la vingt-septième session du GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2018/10) et, comme suite à la prorogation du mandat du GE.1 par le CTI, a encouragé toutes les Parties contractantes à prendre part à sa vingt-huitième session, qui se tiendrait à Genève les 28 et 29 juin 2018 (ECE/TRANS/WP.30/298, par. 13).

À sa vingt-huitième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements ainsi que les observations figurant dans les documents informels GE.1 n^{os} 4 et 5 (2018) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2018/22, par. 18 à 24).

1. Document d'accompagnement

Le groupe d'experts a examiné le projet de document d'accompagnement et la description succincte de son utilisation telle qu'elle avait été établie par le secrétariat. Il a pris note des réactions positives des Pays-Bas et a approuvé les modifications proposées par la Serbie.

Par ailleurs, le groupe d'experts a examiné la proposition de document d'accompagnement parallèlement au chapitre 1.2 (Procédure de secours) des spécifications fonctionnelles eTIR et a mis en évidence plusieurs divergences, en particulier la possibilité de commencer un transport TIR dans le cadre de la procédure de secours. Il a également noté que le chapitre 1.2 faisait toujours référence à un site Web eTIR de secours et que l'élaboration d'un tel site pourrait être assez coûteuse. Il est convenu d'envisager la possibilité de remplacer le site Web eTIR de secours par des systèmes mis au point par la chaîne de garantie et a accueilli avec intérêt la proposition de l'IRU de faire à la session suivante une démonstration du « Portail des douanes de l'IRU ». Le groupe d'experts a également demandé au secrétariat de soumettre une version révisée du chapitre 1.2 qui tiendrait compte de ces changements.

2. Code de hachage

Le groupe d'experts a pris note de la proposition du secrétariat visant à inclure un code de hachage dans les messages contenant les renseignements anticipés sur le chargement, pour s'assurer que les renseignements communiqués par le transporteur n'ont pas été modifiés durant le transport. Il a toutefois estimé que l'intégration du code de hachage compliquerait la communication des renseignements anticipés par les transporteurs. En outre, il a souligné qu'au moment de l'enregistrement de la déclaration dans le système international eTIR par le bureau de douane de départ, les données n'étaient pas seulement transmises à tous les bureaux de douane de passage et de destination, mais aussi à la chaîne de garantie. Ainsi, les renseignements pourraient être facilement communiqués au transporteur de manière à vérifier que les données étaient identiques à celles qui figuraient dans les renseignements anticipés sur le chargement soumis initialement, et pouvaient aussi être utilisés comme éléments de preuve en cas de réclamation ou d'action en justice.

Compte tenu de ce qui précède, le groupe d'experts a décidé de ne plus revenir sur cette question à l'avenir.

3. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a examiné les différents moyens d'introduire une procédure de réconciliation dans le système eTIR, tels qu'énoncés dans le document informel GE.1 n° 5 (2018). Il a estimé que l'extension de la procédure de réconciliation à tous les messages eTIR dépasserait le champ d'application de l'annexe 10 et, par conséquent, qu'il faudrait ajouter les dispositions appropriées à l'annexe 11 ou dans les spécifications eTIR. Le groupe d'experts a également fait observer que toute demande d'ouverture d'une procédure de réconciliation devait être adressée aux services d'assistance nationaux et il a accueilli favorablement la proposition de la Commission européenne de présenter à la session suivante les règles et procédures relatives aux communications entre les services d'assistance dans le nouveau système de transit informatisé (NSTI).

Le groupe d'experts a en outre souligné que, dans certains cas, les raisons expliquant les messages manquants étaient parfois d'ordre fonctionnel (par exemple, en cas d'ouverture d'une procédure de réclamation) et que cela devrait être pris en considération lors de la conception d'une procédure de réconciliation en cas de messages manquants pour des raisons techniques. À sa 150^e session (octobre 2018), le Groupe de travail a approuvé le rapport de la vingt-huitième session du GE.1, tenue à Genève (28 et 29 juin 2018), tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/22. Il a également noté que le GE.1 tiendrait sa vingt-neuvième session les 14 et 15 novembre 2018 à Rotterdam (Pays-Bas), à l'aimable invitation des autorités douanières néerlandaises. Le GE.1 poursuivrait ses échanges de vues, notamment sur les procédures de secours, les procédures de réconciliation et l'utilisation de pointeurs pour les erreurs et les modifications. Le Groupe de travail a approuvé la poursuite des travaux du GE.1 au cours de l'année 2019 et a prié le secrétariat de demander au Comité des transports intérieurs qu'il proroge le mandat du GE.1 pour 2019 (ECE/TRANS/WP.30/300, par. 16).

À sa vingt-neuvième session, le groupe d'experts a examiné les diverses propositions d'amendements ainsi que les observations figurant dans le document informel GE.1 n° 9 (2018) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2019/2, par. 16 à 22).

1. Document d'accompagnement et procédure de secours

Le groupe d'experts a fait bon accueil à une démonstration du Portail douanier élaboré par l'IRU et a longuement examiné le chapitre 1.2 révisé du document sur les concepts eTIR. Il a approuvé la procédure de secours proposée et, en conséquence, a chargé le secrétariat de mettre à jour la partie ayant trait à cette procédure dans les descriptions des cas d'utilisation figurant au chapitre 3 du document. En outre, le groupe d'experts a proposé d'inclure des diagrammes ou des tableaux d'activité pour clarifier davantage la procédure de secours. Enfin, reconnaissant la difficulté d'engager une procédure de secours électronique en cas d'indisponibilité du système informatique du bureau de départ, le groupe d'experts a examiné la possibilité que la chaîne de garantie délivre aux entreprises de transport utilisant le système eTIR un carnet TIR ayant une validité très longue, ou sans date de validité, qui pourrait être utilisé si un transport eTIR ne pouvait être entrepris au bureau de départ pour des raisons techniques.

2. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a examiné les trois niveaux de réconciliation prévus par le nouveau système de transit informatisé (NSTI) de l'Union européenne : 1) le NSTI permet de renvoyer des messages ; 2) un contact direct (par courrier électronique ou par téléphone) avec les coordonnateurs d'autres administrations est utilisé dans les cas où les messages ne peuvent pas être renvoyés par le système (ce réseau de coordonnateurs est également utilisé pour autoriser l'ouverture d'une procédure de secours) ; 3) le service d'assistance de l'Union européenne aide à résoudre les problèmes systémiques.

Le groupe d'experts s'est félicité de l'offre du représentant de la Commission européenne de lui soumettre, pour sa session suivante, un exemplaire des directives sur les obligations des coordonnateurs de l'Union européenne.

3. Pointeurs

Le groupe d'experts a suivi avec intérêt un exposé présenté par les Pays-Bas et a examiné les diverses options disponibles dans le modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour l'utilisation d'indicateurs permettant de signaler la position des erreurs ou des modifications dans les messages. Il a estimé que la norme XPath était la meilleure solution, que les messages eTIR devaient être modifiés en conséquence et que les demandes de mise à jour des données appropriées devaient être soumises à l'OMD.

4. Renseignements anticipés sur le chargement

Compte tenu des débats qui avaient eu lieu au WP.30 sur la question, le groupe d'experts a proposé d'utiliser l'expression « advance TIR data » (« renseignements anticipés TIR ») pour remplacer l'expression « advance cargo information » (« renseignements anticipés sur le chargement »).

5. Liste modifiée des messages

Le groupe d'experts est convenu de mettre à jour le tableau 1.2 du chapitre 2.4.2 du document sur les concepts eTIR et a chargé le secrétariat d'inclure ce changement dans la liste des amendements aux spécifications eTIR approuvés. À sa 151^e session (février 2019), le Groupe de travail a adopté le rapport du GE.1 sur sa vingt-neuvième session (14 et 15 novembre 2018, Rotterdam, Pays-Bas), publié sous la cote ECE/TRANS/WP.30/2019/2, et a remercié les autorités douanières néerlandaises pour leur accueil. Il a également remercié l'administration douanière hongroise pour son aimable proposition d'accueillir la trentième session du GE.1 à Budapest. À la demande de la Fédération de Russie, le Groupe de travail a chargé le secrétariat de soumettre la prochaine version des spécifications eTIR en tant que document officiel, une fois qu'elle aurait été établie par le GE.1, pour examen à une session ultérieure du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.30/302, par. 15).

À sa 152^e session (juin 2019), le groupe de travail a noté que la trentième session du GE.1 se tiendrait les 18 et 19 septembre 2019 à Budapest, à l'aimable invitation des autorités douanières hongroises, et a encouragé toutes les Parties contractantes à y participer activement (ECE/TRANS/WP.30, par. 14).

À sa trentième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements ainsi que les observations figurant dans le document informel GE.1 n° 5 (2019) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2020/2, par. 21 à 33).

1. Document d'accompagnement et procédure de secours

Le groupe d'experts a examiné le projet de document d'accompagnement, la description succincte de son utilisation, la version révisée du chapitre 1.2 (Procédure de secours) des spécifications fonctionnelles eTIR et du chapitre 3 du document sur les concepts eTIR, ainsi que quatre propositions d'amendement figurant au paragraphe 5 du document informel GE.1 n° 5 (2019).

Il a approuvé les amendements proposés au paragraphe 5 du document informel GE.1 n° 5 (2019), moyennant de légères modifications d'ordre rédactionnel. Après l'exposé d'un expert de la Commission européenne, il a prié le secrétariat d'établir, pour sa session suivante, des diagrammes d'activité afin de préciser davantage les procédures de secours.

2. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a remercié les experts de la Commission européenne d'avoir communiqué des documents relatifs aux centres d'assistance nationaux, élément essentiel de la procédure de réconciliation du nouveau système de transit informatisé (NSTI), et a noté

que ces experts avaient exprimé des doutes quant à l'utilité d'une procédure générale de réconciliation dans le cadre du projet eTIR.

Le groupe d'experts a en outre souligné l'absence de base juridique dans la Convention TIR (autre que l'annexe 10), ainsi que dans l'annexe 11, pour l'établissement d'une procédure générale de réconciliation. Toutefois, compte tenu de l'absence de l'IRU, qui avait été le principal partisan de l'introduction d'une procédure de réconciliation dans les spécifications eTIR, il a décidé de reporter la discussion sur cette question à une prochaine session. Le groupe d'experts a saisi cette occasion pour exprimer ses regrets quant à l'absence d'experts de l'IRU à la session.

3. Pointeurs

Le groupe d'experts a approuvé la proposition visant à supprimer les listes de codes 18 et 19.

4. Code de hachage

Rappelant son débat sur les complications liées à l'utilisation d'un code de hachage lors de la présentation des renseignements anticipés TIR, le groupe d'experts a approuvé toutes les modifications proposées au paragraphe 14 du document informel GE.1 n° 5 (2019).

5. Refus de commencer

Le groupe d'experts a approuvé les modifications proposées aux paragraphes 15 et 16 du document informel GE.1 n° 5 (2019), sous réserve de la modification suivante de la description du scénario de secours : « [...] enverront néanmoins le message électronique de "refus de commencer" à un stade ultérieur ».

6. Accident ou incident

Le groupe d'experts a approuvé les modifications proposées au paragraphe 17 du document informel GE.1 n° 5 (2019), sous réserve de la modification suivante de la description du scénario de secours : « [...] enverront néanmoins le message électronique requis à un stade ultérieur ».

7. Validations effectuées par le système international eTIR

Le groupe d'experts a noté que, conformément aux spécifications eTIR, le système international eTIR était censé effectuer des validations strictes en ce qui concernait la séquence des messages, le statut du titulaire, le caractère obligatoire des éléments de données, etc. Tout en soulignant qu'il était important que toutes les parties prenantes se conforment aux messages eTIR standard, le groupe d'experts a reconnu que, pendant une période transitoire, il pourrait être envisagé, au cas par cas, d'accepter des messages qui ne seraient pas pleinement conformes aux spécifications eTIR, par exemple des messages qui arriveraient hors séquence. Gardant cela à l'esprit, il a prié le secrétariat d'établir, pour examen à sa session suivante, un projet de tableau présentant les exceptions transitoires possibles aux règles énoncées dans les spécifications eTIR.

8. Codes d'erreur

Le groupe d'experts a accueilli avec intérêt un exposé du secrétariat soulignant la nécessité d'améliorer la liste des codes d'erreur (CL99). Il a approuvé la proposition du secrétariat et a demandé une liste révisée des codes d'erreurs, pour examen à sa session suivante.

9. Base de données des bureaux de douane

Le groupe d'experts a approuvé les modifications proposées aux paragraphes 21 et 22 du document informel GE.1 n° 5 (2019) et a demandé au secrétariat de proposer une interface entre le système international eTIR et la banque de données internationale TIR (ITDB) afin de pouvoir extraire des renseignements sur les bureaux de douane agréés eTIR.

Le groupe d'experts a accueilli avec intérêt un exposé du Président sur les spécifications de messages sous forme de tableur. Il a reconnu l'importance de présenter toutes les informations relatives à un message sur une seule feuille de calcul et les avantages du format tableur par rapport à un traitement de texte conventionnel ou au format PDF. Toutefois, afin de ne pas compliquer excessivement la publication des spécifications eTIR, le groupe d'experts a estimé que les spécifications de messages sous forme de tableur ne feraient pas partie de la spécification eTIR mais pourraient être téléchargées sur le site Web du système eTIR, en tant qu'outil destiné à faciliter la mise en œuvre nationale du projet eTIR. À sa 153^e session (octobre 2019), le Groupe de travail a noté que le GE.1 avait tenu sa trentième session les 18 et 19 septembre 2019 à Budapest, à l'invitation de l'administration douanière hongroise. Il s'est félicité de la participation de la Fédération de Russie et a noté que le GE.1 avait examiné, entre autres, certaines questions sur lesquelles les Parties contractantes n'étaient pas encore parvenues à un consensus lors de l'examen du projet d'annexe 11. À cette session, le groupe d'experts avait également examiné une étude sur la connexion avec le système international eTIR et la clause dite « de dérogation », et noté que le Monténégro, la Norvège et la Suisse avaient indiqué qu'ils pourraient en faire usage en raison de la faiblesse du volume des transports sous TIR au regard du coût très élevé de la connexion au système international eTIR. Le Groupe de travail a noté que le GE.1, tout en s'efforçant de préciser quels bureaux de douane devraient recevoir des renseignements anticipés TIR, avait fait des propositions tendant à modifier légèrement l'article 2 b) et l'article 6 pour y incorporer les notions figurant dans la note explicative 11.6.2 (laquelle pourrait de ce fait être supprimée). Afin de faciliter le débat sur le projet d'annexe 11 à la session suivante de l'AC.2, le secrétariat avait fait part à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de ces propositions, ainsi que de celles du secrétariat portant sur la forme ou concernant d'autres articles, dont le but était d'assurer la cohérence (voir le document informel WP.30 (2019) n° 10). Le Groupe de travail a procédé à un premier examen des diverses propositions et il a d'une manière générale appuyé celles du secrétariat, moyennant quelques modifications mineures éventuelles. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'informer le Comité de gestion des résultats des débats. En ce qui concernait la question de l'authentification du titulaire, le Groupe de travail a également noté que le GE.1 avait suivi avec intérêt un exposé des experts de la Fédération de Russie sur le recours à des tierces parties de confiance pour la reconnaissance internationale des signatures électroniques. L'exposé avait suscité de l'intérêt et de nombreuses questions, en particulier à propos de l'utilisation obligatoire des signatures électroniques par toutes les Parties contractantes, du coût de la mise en place d'un réseau de tierces parties de confiance à l'échelle nationale et centrale et des rôles et responsabilités de ces tiers. Le Groupe de travail a pris acte du fait que le GE.1 avait décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session.

Sur proposition du secrétariat, le Groupe de travail a réfléchi à l'éventuelle transformation du GE.1 en un groupe d'experts officiel, l'idée étant de faciliter la participation des délégations, en particulier francophones et russophones, aux travaux visant à élaborer une version des spécifications eTIR qui serait examinée et adoptée après l'entrée en vigueur de l'annexe 11 par les Parties contractantes liées par ladite annexe. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2019/9, qui expliquait en détail les raisons de cette transformation et présentait le projet de mandat du GE.1. Il a constaté que, depuis la fin du mandat initial, en 2015, le secrétariat avait fait appel au GE.1 chaque fois que des questions relatives au maintien ou à la modification des spécifications eTIR l'avaient exigé, c'est-à-dire en pratique une ou deux fois par an. À la demande du WP.30, le Comité des transports intérieurs avait reconduit le mandat du GE.1 chaque année depuis 2016. Le Groupe de travail a examiné les avantages d'un changement de statut (en particulier la disponibilité de documents officiels dans les trois langues de la CEE et l'interprétation pendant les sessions), par rapport au maintien du statut actuel. Il a estimé qu'aucune demande ne pourrait être adressée au Comité exécutif sans avoir reçu l'aval du CTI à sa prochaine session, fin février 2020. Afin de ne pas compromettre l'excellent travail qu'effectuait le GE.1 dans le cadre de son statut informel, le Groupe de travail a prié le secrétariat de demander l'autorisation du CTI pour le lancement de la transformation du GE.1 en groupe officiel par le Comité exécutif, le statut actuel étant maintenu en attendant que la transformation soit effective. À la demande de la délégation de l'Union européenne, il a été demandé au secrétariat, lors de la présentation de la proposition de transformation au Comité,

que le GE.1 se réunisse au moins deux fois en 2020 et au moins deux fois en 2021, afin que davantage de sessions puissent être organisées, à des intervalles plus courts. La délégation ukrainienne a souligné qu'il importait de fournir des arguments pertinents en faveur de la transformation (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 10 à 14).

À sa 154^e session (février 2020), le WP.30 a approuvé le rapport du GE.1 sur sa trentième session, tenue à Budapest les 18 et 19 septembre 2019, à l'aimable invitation des autorités douanières hongroises, tel que présenté dans le document ECE/TRANS/WP.30/2020/2. Le Groupe de travail a pris note en particulier des résultats définitifs de l'enquête du GE.1 sur la connexion au système international eTIR et sur la clause de retrait de l'annexe 11 (voir l'annexe III du document ECE/TRANS/WP.30/2020/2). Le Groupe de travail a noté que la trente et unième session du GE.1 se tiendrait les 10 et 11 mars 2020 à Genève. Il a noté en outre que la réunion porterait sur : 1) plusieurs propositions d'amendements à prendre en compte éventuellement dans la version 4.3 des spécifications eTIR ; 2) l'examen de l'introduction du concept de tiers de confiance, tel que proposé par la Fédération de Russie ; et 3) l'examen d'une liste de questions, établie par la Commission européenne, portant sur l'application de diverses dispositions de la Convention TIR aux transports TIR effectués conformément à la procédure eTIR, accompagnée de propositions de réponses. Le Groupe de travail a décidé d'ouvrir la liste de questions susmentionnée, afin que d'autres administrations douanières et associations nationales puissent y ajouter leurs propres questions relatives à l'application de diverses dispositions de la Convention TIR (y compris celles de l'annexe 11) aux transports TIR effectués conformément à la procédure eTIR. Il a demandé au secrétariat d'inviter par courriel les coordonnateurs TIR auprès des douanes et des associations, ainsi que les coordonnateurs eTIR à lui faire parvenir leurs questions, afin de les publier sous forme de documents pour examen par le GE.1 ou par le Groupe de travail (selon la nature des questions), avec les réponses provisoires. De plus, afin de s'assurer de la participation de toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, le Groupe de travail a demandé que, tant que le GE.1 resterait un groupe de travail informel utilisant l'anglais uniquement, toutes les questions et réponses soient publiées dans des documents officiels destinés au Groupe de travail, ce qui permettrait de les faire traduire dans toutes les langues de travail de la CEE. Enfin, le Groupe de travail a proposé de publier la liste des questions, ainsi que les réponses, sur une nouvelle page du site Web eTIR prévue à cet effet.

Le secrétariat a informé le WP.30 que la demande de prolongation du mandat du GE.1 jusqu'en 2020, ainsi que la demande d'approbation de la transformation du GE.1 en un groupe d'experts officiel, avaient été inscrites à l'ordre du jour de la quatre-vingt-unième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (voir ECE/TRANS/293/Add.1, point 4 k) de l'ordre du jour) (ECE/TRANS/WP.30/308, par. 18 à 21).

Le Comité a rappelé qu'il avait accepté, à sa précédente session, les propositions concernant la modification de certaines dispositions du texte principal de la Convention TIR et l'ajout de la nouvelle annexe 11, telles qu'elles figuraient dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/9/Rev.2 modifié, sous réserve d'une adoption officielle à sa session en cours. Afin de faciliter la prise de décisions au niveau national, le Comité avait décidé que le texte formulé conjointement et accepté au cours de la session précédente serait présenté en tant que texte définitif. Il avait demandé au secrétariat d'annexer le texte définitif au rapport final sur la session et de le publier en tant que document officiel pour faciliter son adoption à la session en cours.

Le Comité a adopté officiellement le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2020/7, qui comprend le texte définitif des propositions visant à modifier certaines dispositions du corps de la Convention TIR et à ajouter une nouvelle annexe 11, sous réserve des corrections rédactionnelles suivantes : 1) dans le texte anglais de l'article 58, le terme correct était « quater » et non « quarter » qui figurait par erreur dans le rapport du Comité à sa session précédente (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145, annexe I) ; 2) après la mention de l'article 58 *quater*, il convenait d'insérer l'intitulé correspondant, à savoir « Organe de mise en œuvre technique » ; 3) comme convenu par le Comité, les mots « du titulaire » devaient être supprimés du titre de l'article 7 de l'annexe 11. Le secrétariat a été prié d'annexer au rapport

final de la session le texte définitif et complet des propositions, en anglais, français et russe. Le Comité a demandé au secrétariat d'envoyer les propositions séparément au Secrétaire général pour diffusion et en vue de leur acceptation officielle par les Parties contractantes.

La Secrétaire exécutive de la CEE, le directeur de la Division des transports durables ainsi que plusieurs délégations ont félicité le Comité pour cet accomplissement historique. La délégation de l'Union européenne a rappelé que pour y parvenir, toutes les parties prenantes avaient dû investir une grande quantité de ressources pendant de nombreuses années, parfois sous de fortes pressions. Le système eTIR était pleinement conforme à la politique douanière de l'Union européenne selon laquelle, dans la mesure du possible, toutes les communications avec les douanes devaient être au format électronique. Néanmoins, de toute évidence, les travaux de suivi ne commenceraient qu'à compter de ce moment, s'agissant d'arrêter les spécifications eTIR dans leur version définitive et de lancer des projets pilotes sur cette base. La délégation de la Fédération de Russie a également souligné qu'il restait un long chemin à parcourir et elle a réaffirmé qu'il importait que le GE.1 soit rapidement transformé en un groupe d'experts officiel. L'observateur de la Commission économique eurasiennne a déclaré qu'il était crucial de mettre la dernière main aux spécifications eTIR pour que les pays qu'il représentait puissent comprendre quelle forme allait prendre l'informatisation du régime TIR.

Au moment de l'adoption, le Comité a réaffirmé l'importance cruciale qu'avaient les propositions introduisant le système eTIR pour l'avenir de la Convention TIR. C'est pourquoi les Parties contractantes qui n'étaient pas (encore) intéressées par l'informatisation du régime TIR sur leur territoire ont été vivement encouragées à exploiter la possibilité prévue par le paragraphe 1 du nouvel article 60 *bis* et à notifier au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, au terme de la période d'objection de douze mois, leur non-acceptation de l'annexe 11, plutôt que de soulever une objection au titre du paragraphe 3 de l'article 59, ce qui rendrait le régime eTIR nul et non avenu dans sa totalité pour toutes les Parties contractantes à la Convention. Le Comité a chargé le secrétariat de demander au Secrétaire général d'inclure cette déclaration dans la notification dépositaire par laquelle l'ensemble des documents eTIR seraient diffusés auprès des Parties contractantes.

À sa trente et unième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements ainsi que les observations figurant dans le document informel GE.1 n° 6 (2020) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2020/5, par. 19 à 43).

1. Document d'accompagnement et procédure de secours

Le groupe d'experts a noté que le secrétariat n'avait pas été en mesure d'établir des diagrammes d'activité pour clarifier les procédures de secours et a donc décidé d'examiner cette question à sa prochaine session.

2. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a rappelé que la Convention TIR (exception faite de l'annexe 10) et l'annexe 11 ne fournissaient pas de fondement juridique pour la mise en place d'une procédure générale de réconciliation et que les procédures de secours pertinentes étaient déjà envisagées dans les spécifications, à savoir que, si un message ne peut être envoyé en raison d'un problème technique, l'expéditeur doit veiller à ce que le message soit envoyé ultérieurement, une fois le problème résolu. Toutefois, le groupe d'experts a accepté la proposition de l'IRU de présenter à sa session suivante un exposé sur la manière dont elle avait mis en place une procédure de réconciliation électronique avec certaines administrations douanières connectées aux systèmes Real Time SafeTIR et TIR-EPD (prédéclaration électronique). La Commission européenne a pour sa part réaffirmé son avis sur la procédure de réconciliation décrite dans le document informel GE.1 n° 5 (2018), à savoir qu'il serait préférable de conserver ladite procédure sur papier et de limiter toute procédure automatique aux messages manquants.

3. Validations effectuées par le système international eTIR

Le groupe d'experts a noté que, compte tenu de l'évolution des priorités dans le plan de mise au point du système international eTIR, et aussi du fait que l'IRU venait de commencer à travailler avec le secrétariat pour repérer les cas potentiels qui nécessiteraient des exceptions transitoires aux règles énoncées dans les spécifications eTIR, l'examen de ce point de l'ordre du jour aurait lieu à une prochaine session.

4. Codes d'erreur

Le groupe d'experts a accueilli avec intérêt un exposé du secrétariat sur la proposition de nouvelle liste des codes d'erreur (CL99). En réponse à plusieurs questions posées par des membres de l'assistance, le secrétariat a confirmé que cette liste était un document évolutif, qui serait encore modifié au besoin, et que la dernière version était disponible sur un nouveau site Web qui servirait de portail de collaboration pour tous les acteurs souhaitant être connectés au système international eTIR.

Le groupe d'experts a approuvé la proposition de nouvelle liste des codes d'erreur (CL99), sous réserve du remplacement, dans le libellé des codes d'erreur 100, 200 et 300, du mot « Bad » par le mot « Invalid ». En outre, des codes d'erreur supplémentaires devraient éventuellement être ajoutés pour vérifier les conditions C003, C006, C007 et C009.

5. Base de données des bureaux de douane

Le groupe d'experts a accueilli avec intérêt un exposé du secrétariat sur le nouveau service Web ITDB pour la validation des bureaux de douane eTIR. Il a été informé des flux, du contenu, des technologies et des codes d'erreur liés aux nouveaux messages I19 et I20 proposés pour valider les bureaux de douane. Il a également assisté à une démonstration en direct des services Web, au cours de laquelle ont été présentés les progrès réalisés et les principales caractéristiques de la mise en œuvre proposée. Le groupe d'experts a approuvé la proposition visant à aligner les codes d'erreur sur la liste des codes d'erreur eTIR proposée par le secrétariat et n'a vu aucune objection à donner accès à ce nouveau service Web à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR. Il s'est également dit favorable à l'idée d'utiliser un format normalisé pour l'identification des bureaux de douane (de la même façon que pour les codes des titulaires de carnets TIR) et a estimé qu'une proposition devrait être soumise à la Commission de contrôle TIR (TIRExB), après avoir éventuellement consulté l'IRU. Enfin, le groupe d'experts a demandé que les nouveaux messages I19 et I20 soient inclus dans la version suivante des spécifications eTIR.

6. Données de la déclaration et renseignements anticipés rectifiés

Le groupe d'experts a noté que l'AC.2, à sa soixante et onzième session, afin de clarifier la différence entre les renseignements envoyés au pays de départ et les modifications ultérieures apportées à la déclaration, avait décidé de faire la distinction entre les deux expressions suivantes :

- Par « renseignements anticipés TIR », on entend les renseignements communiqués aux autorités compétentes du pays de départ, conformément aux spécifications eTIR, qui indiquent l'intention du titulaire de placer des marchandises sous la procédure eTIR ;
- Par « renseignements anticipés rectifiés », on entend les renseignements communiqués aux autorités compétentes du pays dans lequel une rectification des données de la déclaration est demandée, conformément aux spécifications eTIR, qui indiquent l'intention du titulaire de rectifier les données de sa déclaration.

En conséquence, le groupe d'experts a décidé d'ajouter la définition de l'expression « renseignements anticipés rectifiés », accompagnée d'un renvoi à l'article 2 d) de l'annexe 11, dans le glossaire TIR figurant à l'annexe II de l'introduction de la documentation sur les concepts, les fonctions et les techniques eTIR.

En outre, le groupe d'experts a décidé, par souci de clarté, que le message E9 actuel devrait uniquement servir à envoyer des renseignements anticipés TIR et que deux messages distincts devraient être créés pour annuler les renseignements anticipés TIR et envoyer les renseignements anticipés rectifiés. Le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'apporter les modifications requises dans la prochaine version des spécifications eTIR.

Enfin, considérant que, dans l'annexe 11, les données qui ont été validées par le bureau de douane de départ dans le cadre du processus d'acceptation de la déclaration sont appelées « données de la déclaration », le Groupe d'experts a décidé de renommer comme suit les messages I7 et I8, respectivement : « Enregistrer les données de la déclaration » et « Résultats de l'enregistrement des données de la déclaration ». Il a en outre chargé le secrétariat d'apporter les changements voulus dans la prochaine version des spécifications eTIR, y compris dans la documentation conceptuelle du système eTIR, où il convient de parler de l'enregistrement ou de la mise à jour d'une « déclaration », et non plus des « informations sur le chargement ».

7. Numéro de référence du message et référence fonctionnelle

Le groupe d'experts a approuvé la proposition consistant à utiliser une valeur unique pour l'attribut « Numéro de référence du message » lors de l'envoi d'une demande de message et à inscrire la même valeur dans l'attribut « Référence fonctionnelle » dans la réponse au message. Cette valeur devrait être le résultat de la concaténation d'une valeur unique identifiant l'expéditeur et d'un identifiant global unique (GUID).

Le groupe d'experts a également décidé que, pour éviter tout risque de confusion entre l'attribut « Numéro de référence du message » des messages eTIR et l'attribut « Numéro de référence principal » utilisé dans certains messages du NSTI, l'attribut « Numéro de référence du message » de tous les messages eTIR devrait être renommé « Identifiant message », ce qui en outre correspond mieux à son objet.

8. Notifications aux autorités douanières relatives aux opérations TIR

Le groupe d'experts a constaté que, selon le diagramme du cas d'utilisation échange de données (fig. 10 de la version 4.2a de la documentation conceptuelle du système eTIR), les informations relatives aux opérations TIR faisait l'objet de notifications à la chaîne de garantie, mais pas aux administrations douanières. La séquence des messages, telle qu'elle figurait à l'annexe I du document informel GE.1 n° 5 (2020), suivait la même logique. Toutefois, le message I15 (Notification aux douanes) comprenait des sections consacrées à la notification du début, du refus de commencer et de la fin d'une opération TIR. Le groupe d'experts, conscient de cette incohérence, a décidé qu'une analyse plus approfondie était nécessaire et qu'il reviendrait sur cette question à sa session suivante.

9. Annulation des renseignements anticipés TIR

Le groupe d'experts a convenu de supprimer le code restreint 1 (Annulation) dans l'attribut « Fonction message » de la classe Renseignements anticipés TIR du message I7, étant donné que ce cas ne peut pas se produire et ne doit donc pas être appliqué.

10. Questions relatives aux cardinalités

En ce qui concerne les différentes questions relatives aux cardinalités, le groupe d'experts a pris les décisions suivantes :

i) Déclaration – Garantie

Le groupe d'experts a relevé que, selon la figure 1.17 des spécifications fonctionnelles eTIR, une déclaration pouvait renvoyer à plusieurs garanties. Il en allait de même dans les définitions des messages à la section 2.5, par exemple dans le message E9, où la cardinalité de la garantie était de type « 0..unbounded ». Or, la figure 1.18 montrait qu'une opération TIR ne renvoyait qu'à une seule garantie.

Le groupe d'experts a estimé que l'utilisation de plusieurs carnets TIR était une réalité dans le système sur support papier, en particulier pour les transports TIR comportant plus de 10 opérations TIR, mais que, dans un système électronique, il suffisait de délivrer des garanties permettant plusieurs opérations TIR. Par conséquent, il a décidé que les diagrammes de classe et les messages pertinents devaient être modifiés pour limiter la cardinalité de la garantie à « 1..1 ». Il a également chargé le secrétariat de demander au WP.30 de confirmer cette modification.

ii) Début – Itinéraire national

Le groupe d'experts n'a pas pu parvenir à une conclusion sur cette question et a ainsi demandé à l'IRU de vérifier, en examinant un certain nombre de carnets TIR archivés, s'il était déjà arrivé que plus d'un bureau de douane ait dû être déclaré comme itinéraire national pour une opération TIR, sur la base du bureau de douane d'entrée.

Un expert de la Commission européenne a mentionné que, dans le NSTI, les itinéraires nationaux étaient composés de plusieurs pays, et non de bureaux de douane. À la suite de cette intervention, le groupe d'experts a décidé de demander l'avis de la TIRExB sur ce point afin de déterminer quelles formes pouvait prendre un itinéraire national en vue de le modéliser correctement dans les spécifications eTIR.

iii) Début – Bureau de douane

Le groupe d'experts a décidé qu'un seul et unique bureau de douane pouvait commencer une opération TIR. La cardinalité actuelle pour cet aspect dans le message E6 devait être corrigée en conséquence (remplacer « 0..unbounded » par « 1..1 »).

iv) Objet expédié – UCR

Le groupe d'experts a décidé qu'un objet expédié pouvait être associé à zéro ou un numéro de référence unique de l'envoi (UCR). La cardinalité actuelle pour cet aspect dans les messages E6 et I15 devait être corrigée en conséquence (remplacer « 0..unbounded » par « 0..1 »).

v) Expéditeur – Adresse

Le groupe d'experts a décidé qu'un expéditeur pouvait avoir zéro ou une adresse. La cardinalité actuelle pour cet aspect dans les messages E6 et I15 devait être corrigée en conséquence (remplacer « 0..unbounded » par « 0..1 »).

Enfin, le groupe d'experts a pris note avec intérêt du document informel GE.1 n° 7 (2020) établi par l'IRU et, compte tenu de la soumission tardive de ce document, a décidé qu'il y reviendrait à sa prochaine session.

À sa 155^e session (octobre 2020), le Groupe de travail a noté que le GE.1 avait tenu sa trente et unième session les 10 et 11 mars 2020 à Genève, a approuvé son rapport, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.30/2020/5, et a confirmé que, pour la procédure eTIR, une seule garantie par transport devait être utilisée. Le Groupe de travail a examiné et approuvé la liste des questions et réponses concernant l'application de diverses dispositions de la Convention TIR pour les transports TIR effectués selon la procédure eTIR, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2020/6, et a demandé au secrétariat d'afficher cette liste sur le site Web du système eTIR. Il a également rappelé que les Parties contractantes et les associations nationales pouvaient encore enrichir cette liste en envoyant des questions au secrétariat. Enfin, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2020/7, qui contenait des propositions d'amendement à la documentation sur les concepts, les fonctions et les techniques eTIR déjà approuvées par le GE.1 à ses vingt-septième, vingt-huitième, vingt-neuvième, trentième et trente et unième sessions. Il a noté que ces amendements seraient intégrés à la version 4.3 des spécifications eTIR, qui devrait être soumise au WP.30/GE.1 en 2021.

Le Groupe de travail a noté que, suite à une demande qu'il avait formulée et qui avait été approuvée par le Comité des transports intérieurs, le Comité exécutif de la CEE avait décidé, le 20 mai 2020, que le GE.1 deviendrait le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1). Toutefois, en raison de la crise de liquidités que traversait l'ONU et de la pandémie de COVID-19, le secrétariat n'avait pas obtenu de créneaux en 2020 pour organiser des sessions du WP.30/GE.1 avec services d'interprétation dans les trois langues de travail de la CEE. C'est pourquoi, pour que l'élaboration de l'indispensable version 4.3 des spécifications eTIR progresse, il a décidé, après avoir consulté les coordonnateurs TIR et eTIR, d'organiser une réunion préparatoire d'information (en anglais seulement) du WP.30/GE.1 les 3 et 4 novembre 2020. En 2021, les sessions du WP.30/GE.1 devaient se tenir du 27 au 29 janvier, du 25 au 27 mai et du 13 au 15 septembre (ECE/TRANS/WP.30/310, par. 14 à 17).

B. Introduction à la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR

De la même façon qu'il est impossible de construire une maison convenable ne présentant aucun danger sans un plan judicieux établi par un architecte qualifié, il est impossible d'informatiser un système sans mettre au point au préalable les modèles nécessaires qui décrivent l'ensemble des éléments et des procédures qui le constituent. Et de même que la construction d'un petit abri de jardin exige une planification différente de celle d'un édifice commercial d'une centaine d'étages, chaque système exige des techniques de modélisation qui lui sont propres, en fonction de sa finalité et de sa complexité⁴.

La documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique contient la description complète du projet d'informatisation du régime TIR.

La méthode de modélisation des processus d'activité appliquée pour élaborer ces documents repose sur la Méthode de modélisation du CEFAC-ONU (UMM). La méthode UMM est fondée quant à elle sur le langage de modélisation uniformisée UML de l'Object Management Group (OMG) ; elle a été mise au point à partir du système RUP (Rational Unified Process) élaboré par la Rational Corporation. De ce fait, la méthodologie UMM fournit une procédure de spécification et de modélisation des processus d'activité neutre vis-à-vis des protocoles utilisés et indépendante de l'application.

La modélisation des processus d'activité est une méthode formalisée permettant de décrire le mode de fonctionnement du régime TIR et d'avoir une interprétation uniforme de ses caractéristiques essentielles et de ses exigences. Elle peut servir à fournir un éventail de solutions électroniques couvrant tout ou partie du régime TIR et fondées sur différentes technologies. Les modèles facilitent en outre la détection des possibilités de simplification et d'harmonisation.

Ces documents étaient censés avant tout faciliter le travail du groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR et constituer une aide à la modélisation. De plus, ils devraient faciliter les activités du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR. La version finale de la documentation sera soumise au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) pour approbation, avant de servir de référence pour toute autre tâche dans le cadre de l'informatisation du régime TIR. D'autre part, chacun de ces documents sera, une fois terminé, soumis pour approbation au WP.30 (voir le tableau 0.3).

b.1 Phases et flux de tâches

Conformément au RUP et à la méthodologie UMM, chaque projet suit une série de phases types : création, élaboration, construction et transition. À chaque phase doit correspondre un certain nombre de flux de tâches. Les flux de tâches en ce qui concerne les projets d'informatisation sont les suivants : modélisation du domaine d'activité, exigences en matière d'activités électroniques, analyse, conception, application, essais et déploiement. La

⁴ Voir aussi *IS architecture artistry*, G. Gage, IDG Communication Publication, juillet 1991.

méthodologie UMM porte essentiellement sur les phases de création et d'élaboration et se limite aux quatre premiers flux de tâches, à l'exclusion des flux d'application, d'essai et de déploiement. Le tableau 0.1 décrit chaque phase en énumérant les activités dites principales ou de « haut niveau ».

Tableau 0.1

Activités liées aux différentes phases

<i>Phase</i>	<i>Activités de haut niveau</i>
Création	<ul style="list-style-type: none"> • Conception de principe et documentation initiale par la méthodologie UMM • Principaux flux de tâches : 1) modélisation du domaine d'activité et 2) exigences en matière d'activités électroniques
Élaboration	<ul style="list-style-type: none"> • Définition plus poussée et développement • Principaux flux de tâches : 1) analyse et 2) conception • Comparaison entre les résultats – produits mis au point – et les modèles actuellement définis, les exigences et les éléments de référence contenus dans les archives • Nouveaux modèles ou amélioration des modèles existants intégrés aux archives
Construction	<ul style="list-style-type: none"> • Conception des messages • Élaboration des logiciels • Principaux flux de tâches : 1) application, 2) essais et 3) déploiement
Transition	<ul style="list-style-type: none"> • Essais • Flux principal d'activité : déploiement

Au cours des phases de création et d'élaboration, la méthodologie UMM porte essentiellement sur les flux de tâches nécessaires à l'analyse des besoins opérationnels afin de définir des scénarios de gestion, des objets de gestion et des domaines de collaboration opérationnelle. Il s'agit des phases suivantes :

- Modélisation du domaine d'activité (introduction) ;
- Exigences en matière d'activités électroniques (spécifications conceptuelles) ;
- Analyse (spécifications fonctionnelles) ;
- Conception (spécifications techniques).

À chacun de ces flux de tâches correspond un ensemble de résultats (voir le tableau 0.2). L'ensemble des processus étant itératif, les ajouts et les modifications peuvent être validés et intégrés à l'un quelconque des flux de tâches au fur et à mesure de leur mise en évidence. Les ajouts et les modifications doivent refléter naturellement des activités de maintenance et d'amélioration.

Tableau 0.2

Résultats

<i>Résultats</i>	<i>Flux de tâches « Modélisation du domaine d'activité »</i>	<i>Flux de tâches « Exigences en matière d'activités électroniques »</i>	<i>Flux de tâches « Analyse »</i>	<i>Flux de tâches « Conception »</i>
Diagramme d'ensemble	x			
Diagramme de classe	x	x	x	x
Description de cas d'utilisation	x	x	x	
Diagramme de cas d'utilisation	x	x	x	x
Diagramme de séquence			x	x
Diagramme de collaboration			x	x
Diagramme d'état (machine à états)			x	x
Diagramme d'activité	x	x	x	x
Diagramme de composant				x
Diagramme de déploiement				x
Liste des conditions	x	x	x	
Glossaire	x	x	x	

Chaque flux de tâches porte sur des aspects spécifiques du projet. La modélisation du domaine d'activité décrit le champ d'application du projet au sein de l'ensemble du système, autorisant ainsi une analyse uniforme du fonctionnement de l'actuel régime TIR – la situation actuelle – par toutes les parties prenantes, et définit les exigences opérationnelles de haut niveau. Le flux de tâches relatif aux exigences en matière d'activités électroniques reflète les besoins détaillés des utilisateurs à intégrer dans l'environnement informatisé et approfondit la définition des cas d'utilisation décrits dans la précédente phase des travaux. Le troisième flux de tâches, intitulé « Analyse », traduit les exigences identifiées au cours des phases précédentes sous forme de spécifications auxquelles peuvent se conformer les concepteurs de logiciels et les concepteurs de messages. Enfin, dans le cadre du flux de tâches « Conception », la spécification mise au point dans le cadre du flux « Analyses » servira à définir les messages et les collaborations nécessaires pour les échanger.

Chacun des flux de tâches se terminera par une validation officielle de la part des instances concernées.

b.2 Approche pas à pas appliquée à la méthode UMM

À sa 106^e session, le Groupe de travail a convenu que eu égard à la complexité du projet et afin d'obtenir des résultats concrets dans un proche avenir, l'adoption d'une approche pas à pas constituait la seule solution viable pour aborder le projet eTIR.

Tel qu'indiqué dans l'introduction au chapitre b, la méthode UMM est fondée essentiellement sur le système RUP (Rational Unified Process), utilisé initialement dans le domaine du génie logiciel. Le projet eTIR, bien qu'il ne s'agisse pas d'un projet de génie logiciel, est confronté à nombre de problèmes similaires, vu la complexité des problèmes en cause. Pour résoudre des problèmes complexes, les concepteurs de logiciels mettent au point d'ordinaire une première version d'un logiciel, propre à traiter les principaux problèmes. À l'occasion de chaque nouvelle version, ils ajoutent de nouvelles fonctionnalités, dans le but d'introduire des progrès dans le sens de la réalisation des objectifs finals du projet.

Dans le projet eTIR, les différentes étapes à mener à bien pour atteindre les résultats escomptés peuvent être considérées comme équivalentes aux versions successives d'un logiciel. Par conséquent, et conformément à la méthodologie RUP, chaque étape, une fois qu'elle a été clairement définie, sera considérée comme un sous-projet spécifique et devra suivre toutes les phases du cycle de vie d'un projet. Tous les sous-projets ont en commun les mêmes objectifs finals, mais chacun d'entre eux contient des éléments distincts nécessaires à leur réalisation.

b.3 Structure et actualisation du document

Les documents d'introduction, conceptuel, fonctionnel et technique suivent la méthode et la structure présentées ci-dessus. Les quatre documents correspondent aux quatre flux de tâches des phases de création et d'élaboration. De plus, la documentation comprend un certain nombre d'annexes.

Dans le présent document d'introduction :

La liste des conditions et le glossaire (glossaire TIR) sont deux documents de référence essentiels, utilisés tout au long du processus afin de garantir la consignation exhaustive des exigences opérationnelles, de la terminologie et des définitions. Ces deux documents sont tenus à jour et figurent aux annexes I et II, respectivement.

L'annexe III contient les éléments de données.

L'annexe IV contient un glossaire des symboles UML, qui décrit les termes et les symboles spécifiques de ce langage pour permettre aux non-spécialistes de comprendre les nombreux diagrammes figurant dans le présent document.

L'annexe V contient un glossaire UMM/UML dans lequel figure la description des termes particuliers utilisés avec la méthode UMM.

L'annexe VI contient le résumé d'une analyse coûts-avantages effectuée de manière indépendante, une évaluation de cette analyse et des recommandations.

L'annexe VII contient la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR, approuvée par l'AC.2 le 11 juin 2015.

L'annexe X contient l'ensemble des références aux documents utilisés pour mettre au point l'ensemble de la documentation.

Dans le document consacré aux spécifications conceptuelles :

L'annexe I contient une description détaillée du fonctionnement des mécanismes de déclaration eTIR.

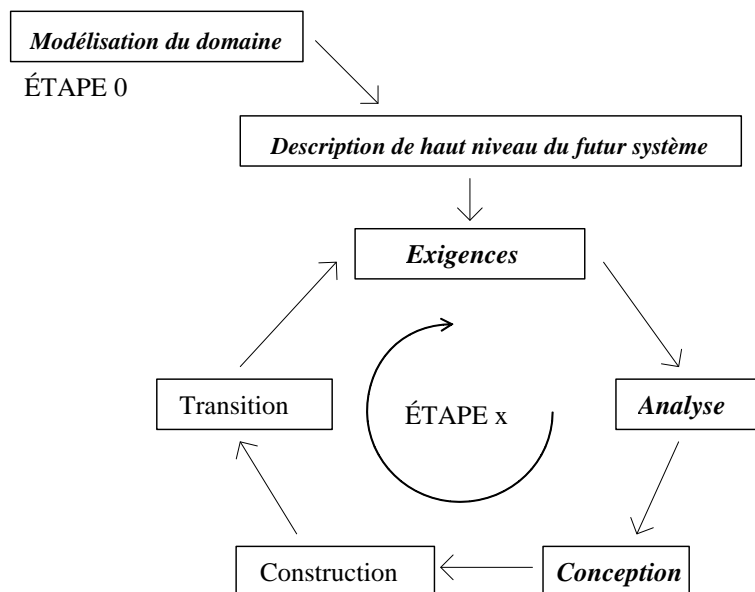
Dans le document consacré aux spécifications techniques :

Les annexes I et II contiennent des solutions de secours fonctionnelles et techniques.

Chaque document comporte également deux annexes dans lesquelles on trouvera la liste des figures et des tableaux contenues dans les documents.

La documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique eTIR contiendra le résultat de chaque phase des travaux selon la description figurant au chapitre b.1 et conformément aux décisions du Groupe d'experts. Compte tenu de l'approche pas à pas décrite au chapitre b.2, ces documents seront modifiés suivant un processus itératif, tel qu'indiqué à la figure 0.1.

Figure 0.1
Approche itérative pas à pas de la méthode UMM



Puisque la méthodologie UMM ne s'étend pas au-delà de la phase conception des projets, les phases effectives de construction et de transition ne relèvent pas du champ d'application du projet eTIR. Le Groupe d'experts peut donc d'ores et déjà commencer à rédiger les conditions concernant l'étape suivante avant la mise en production effective de l'étape précédente (voir la ligne en pointillés de la figure 0.1).

L'efficacité d'une approche pas à pas exige, pour atteindre l'objectif final, que toutes les étapes soient parfaitement définies avant le début effectif des travaux. Par conséquent, l'introduction du document sur les concepts eTIR contient la description des différentes étapes du projet et donne l'explication de la complémentarité de ces étapes en vue de la réalisation des objectifs généraux du projet eTIR.

D'autre part, plusieurs chapitres ou annexes pourront être ajoutés à l'avenir afin de rendre compte des spécificités du projet d'informatisation du régime TIR.

Qui plus est, les systèmes actuels identifiés au cours de la phase de modélisation du domaine d'activité devront être pris en considération au cours des phases d'analyse et de conception de chaque étape, afin d'éviter des initiatives superflues ou incompatibles. Il importe de rappeler que le projet eTIR n'est pas un projet de création d'infrastructure.

b.4 Diagramme des responsabilités des parties prenantes

L'informatisation du régime TIR est un projet impliquant de nombreuses parties prenantes. La plupart d'entre elles ont un rôle spécifique à jouer dans le cadre du projet et sont interdépendantes. La figure 0.2 représente les rôles des parties prenantes ainsi que les relations entre elles ; les flèches de dépendances correspondent au sens des opérations de notification, c'est-à-dire qu'elles indiquent auprès de qui chacun doit rendre compte.

Tableau 0.3
Examen et état de validation

	Version	Validé par ... le ... ⁵		
		COMP/GE.1 ⁶	WP.30 ⁷	AC.2 ⁸
Introduction (anciennement « Modélisation du domaine d'activité »)	1.5a	27 mai 2005	31 mai 2006	
	1.6a	29 janvier 2007	13 juin 2007	
	3.0a	10 mars 2011		
	4.0a	21 novembre 2013		
	4.1a	26 septembre 2014	12 juin 2015 ⁹	
1 Vision	1.2	2 mars 2004		
	1.5a	27 mai 2005		
2 Domaine du régime TIR	1.2	2 mars 2004		
	1.4a	27 octobre 2004		
3 Cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »	1.2	2 mars 2004		
	1.4a	27 octobre 2004		
4 Élaboration des cas d'utilisation	1.4a	27 octobre 2004		
	1.0	2 septembre 2003		
5 Classes d'entités	1.4a	27 octobre 2004		
	1.6 Diagramme de classe de haut niveau	1.4a	27 octobre 2004	
Spécifications conceptuelles (anciennement « Exigences en matière d'activités électroniques »)	2.0a	12 juin 2007	26 septembre 2007	27 septembre 2007
	2.1a	11 avril 2008		
	3.0a	10 mars 2011		
	4.0a	21 novembre 2013		
	4.1a	26 septembre 2014	12 juin 2015 ⁵	
Spécifications fonctionnelles (anciennement flux de tâches « Analyse »)	3.0a	10 mars 2011		
	4.0a	21 novembre 2013		
	4.1a	26 septembre 2014	12 juin 2015 ⁵	
Spécifications techniques (anciennement flux de tâches « Conception »)	4.0a	21 novembre 2013		
	4.1a	26 septembre 2014	12 juin 2015 ⁵	

⁵ Ce tableau indique les dates de validation (approbation), par chaque groupe, des différentes versions de plusieurs parties du Modèle de référence. Les cases en grisé indiquent que l'approbation par le groupe concerné n'est pas nécessaire.

⁶ Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR.

⁷ Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports.

⁸ Comité de gestion de la Convention TIR de 1975.

⁹ Le WP.30 a approuvé la version 4.1a du Modèle de référence eTIR en tant que base pour les travaux futurs du GE.2 ainsi que pour les projets pilotes. Il a toutefois rappelé que le Modèle de référence eTIR n'était pas « gravé dans le marbre ».

C. Modélisation du domaine d'activité

Le flux de tâches « Modélisation du domaine d'activité » a pour objectifs :

- De présenter le champ d'application du projet ;
- De comprendre la structure et la logique des processus du régime TIR actuel ;
- De veiller à ce que toutes les parties prenantes impliquées aient une même analyse du régime TIR actuel ;
- D'analyser le fonctionnement quotidien du régime TIR sans référence à une solution électronique ;
- De formuler les exigences opérationnelles de haut niveau qui constitueront la base d'une analyse détaillée ultérieure.

Dans un projet international tel que l'informatisation du régime TIR, il est absolument indispensable que toutes les parties prenantes impliquées partagent la même vision du projet. Aussi la première partie de la modélisation du domaine d'activité consiste-t-elle à décrire cette vision compte tenu du contexte et des missions attribuées aux différents groupes concernés.

Une fois cette vision clairement définie, l'analyse de haut niveau du domaine correspondant au régime TIR peut être entreprise, préalablement à une analyse plus détaillée autorisant une connaissance en profondeur du fonctionnement du régime TIR. À cet effet, le domaine d'activité est divisé en secteurs, puis une analyse des différents cas d'utilisation est élaborée pour chaque centre d'intérêt. Déjà à ce niveau, certains secteurs ne seront pas pris en compte, étant donné qu'ils ne font pas partie du champ d'application du projet. La liste des conditions et le glossaire TIR sont également établis en conséquence. La liste des classes d'entités et le diagramme de classe de haut niveau, établis au cours de ce flux de tâches, contribuent à l'élaboration du glossaire TIR.

Parmi les produits issus du flux de tâches « Modélisation du domaine d'activité » figurent :

- Les champ d'application du domaine d'activité et le périmètre du projet ;
- Le diagramme du cas d'utilisation « Domaine d'activité » ainsi que la description et le diagramme d'activité correspondants ;
- Le diagramme du cas d'utilisation ainsi que la description et le diagramme d'activité correspondants pour chaque secteur ;
- Les classes d'entités TIR, les définitions et un diagramme de classe de haut niveau ;
- La liste des exigences opérationnelles (y compris les exigences non fonctionnelles) ;
- Le glossaire TIR.

1. Vision

La première partie du travail consiste à parvenir à un accord sur les objectifs, les besoins opérationnels et le champ d'application du domaine d'activité. Cette tâche implique en outre l'identification des possibilités d'activité et la spécification des limites du domaine d'activité modélisé.

1.1 Titre du projet et abréviation

Le titre donné au projet par le WP.30 est le suivant :

Projet d'informatisation du régime TIR

L'abréviation utilisée pour désigner le projet est :

eTIR

1.2 Objectifs

Le présent chapitre décrit succinctement la finalité du projet.

Les objectifs finals du projet eTIR sont les suivants :

- Intégration du régime TIR informatisé à l'ensemble du processus d'évolution technologique des procédures de transport international, de commerce et de douane :
 - Simplicité et efficacité de la saisie et de la transmission de données ;
 - Facilitation de l'application intermodale mondiale du régime TIR ;
 - Échange en temps réel d'informations entre les acteurs ;
- Amélioration de l'efficacité et de la qualité du régime TIR :
 - Réduction des délais de traitement aux passages de frontières et à la destination finale ;
 - Efficacité accrue des procédures administratives internes et des procédures de contrôle ;
 - Précision accrue et réduction des erreurs ;
 - Réduction des coûts ;
 - Remplacement progressif du carnet TIR papier ;
 - Utilisation intégrale de codes standard internationaux afin d'éliminer les obstacles linguistiques ;
 - Disponibilité de renseignements anticipés TIR ;
- Réduction du risque de fraude et renforcement de la sécurité :
 - Production automatique de données pour l'évaluation des risques ;
 - Facilité de mise en œuvre d'un système d'alerte rapide ;
 - Facilité d'accès à l'information à des fins de contrôle et de gestion des risques.

1.3 Périmètre du projet eTIR

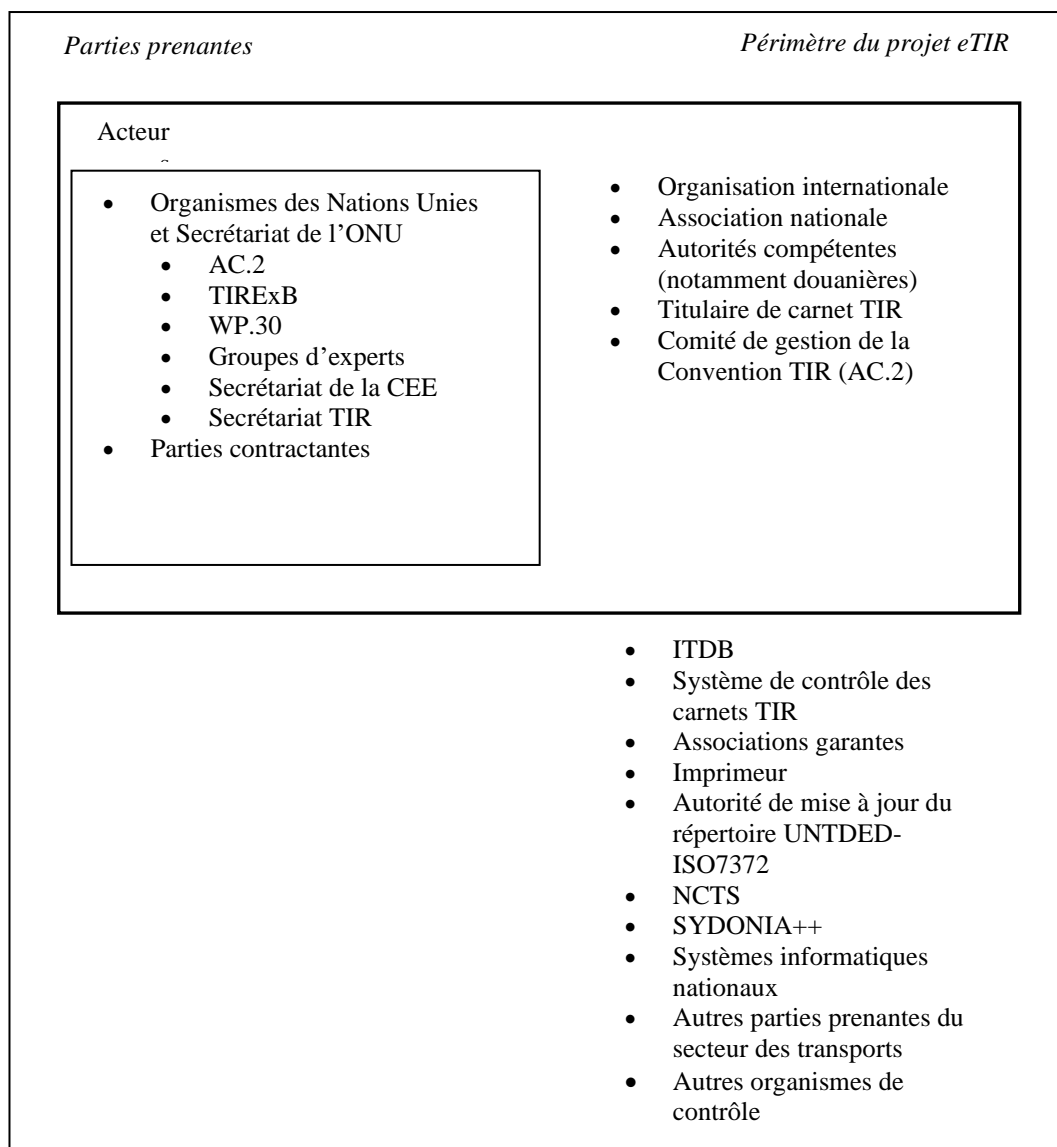
L'objectif final du projet eTIR comprend l'informatisation de tout le cycle de vie du carnet TIR (de sa délivrance et sa distribution via le transport TIR jusqu'au retour et à l'archivage) et vise en définitive à remplacer l'actuel carnet TIR sur support papier. Toutefois, le projet eTIR aura inévitablement des répercussions sur d'autres aspects du régime TIR. Il est donc important de définir le périmètre du projet afin de mesurer tout son impact potentiel et de garantir que les points de vue de toutes les parties prenantes sont dûment pris en compte. Les limites du périmètre sont de deux ordres : les parties prenantes et les informations traitées.

1.3.1 Parties prenantes

On entend par partie prenante une personne (ou une entité) matériellement concernée par le résultat produit par le système, bien qu'il ne s'agisse pas nécessairement d'un de ses acteurs. Les acteurs sont des parties prenantes impliquées dans le projet en lui-même en tant qu'utilisateurs et sont par conséquent des éléments du Modèle de référence. Les parties prenantes à l'intérieur du périmètre du système sont impliquées dans le projet en tant que participants actifs aux travaux et/ou en tant que membres des instances décisionnaires ; celles qui se trouvent en dehors du périmètre sont susceptibles de participer aux réunions afin de garantir s'il y a lieu la compatibilité future.

La figure 1.1 indique les parties prenantes à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre du projet et met en évidence celles qui comptent également parmi les acteurs.

Figure 1.1
Parties prenantes et acteurs



1.3.2 Information

Les éléments de données compris dans le périmètre ont d'ores et déjà été définis et sont répertoriés dans l'annexe III (voir le rapport de la deuxième réunion du groupe spécial informel d'experts (ExG/COMP/2002/10, annexe 3)). Ces éléments de données correspondent aux informations contenues dans l'actuel carnet TIR sur support papier et constituent le point de départ d'un ensemble minimal de données à informatiser. Il se peut néanmoins que cet ensemble soit appelé à faire l'objet de nouvelles modifications à la faveur de l'avancement du projet, lorsque le Groupe d'experts examinera d'autres aspects (par exemple, les questions de sécurité).

1.4 Références

Les références figurent à l'annexe X.

1.5 Champ d'application du projet

Le champ d'application du projet doit permettre d'utiliser les échanges de données électroniques liés au cycle de vie du carnet TIR, sans modification de son principe de base.

Les éléments suivants du régime TIR relèvent du champ d'application du projet :

- Cycle de vie du carnet TIR :
 - Délivrance et distribution des carnets TIR ;
 - Transport TIR ;
 - Retour et archivage des carnets TIR.

Les éléments suivants du régime TIR ne relèvent pas du champ d'application du projet :

- Agrément de la chaîne de garantie ;
- Agrément de l'association ;
- Agrément des transporteurs ;
- Agrément des véhicules ;
- Gestion d'un système de contrôle des carnets TIR (annexe 10 de la Convention TIR) ;
- Gestion de la Convention TIR ;
- Organisation et fonctionnement du système de garantie.

Lors de la présentation du contenu du projet eTIR, le WP.30 et le groupe d'experts ont décidé quelles étaient les tâches qui devaient en faire partie. Les principaux énoncés sont reproduits ci-après :

- Analyse du fonctionnement actuel et futur du régime TIR (TRANS/WP.30/2002/5 et ExG/COMP/2002/7) ;
- Conception d'une série standard de messages autorisant une communication efficace entre les parties concernées (ExG/COMP/2002/5) ;
- Préparation des modifications requises de la Convention TIR (TRANS/WP.30/2002/5 et ExG/COMP/2002/7) ;
- Description du rôle et des responsabilités de tous les acteurs participant à l'informatisation (TRANS/WP.30/2002/7) ;
- Estimation des coûts engendrés par l'informatisation (analyse coûts/avantages) (TRANS/WP.30/2002/5 et ExG/COMP/2002/7) ;
- Bilan des répercussions sur les procédures administratives nationales et les infrastructures nationales (TRANS/WP.30/2002/7) ;
- Approche pas à pas visant à obtenir des résultats tangibles de l'informatisation du régime TIR (TRANS/WP.30/212) ;
- Création d'une base de données centralisée internationale (TRANS/WP.30/212) ;
- Gestion par les services des douanes des données sur les garanties une fois que le garant a accordé une garantie à un transporteur (ECE/TRANS/WP.30/226).

1.6 Contraintes

Le présent chapitre décrit les différents problèmes notamment d'ordre technique, politique et économique à prendre en compte lors de la conception et de la définition du projet eTIR. Certains de ces problèmes risquent de limiter les possibilités du projet, tandis que d'autres peuvent correspondre à des relations de dépendance ou même ouvrir des perspectives.

La liste des conditions de l'annexe I indique comment faire face à chacune de ces contraintes.

1.6.1 *Contraintes techniques*

- Protection des données ;
- Sécurité ;
- Compatibilité, interopérabilité, ou interface avec les projets suivants :
 - NCTS ;
 - Systèmes douaniers nationaux ;
 - SafeTIR/Cutewise ;
 - ITDB ;
 - ASYCUDA, ASYCUDA++, ASYCUDA WORLD ;
 - UNTDED/ISO7372 ;
 - UNEDocs (projet) ;
 - Ensemble de données et modèle de données de l'OMD ;
- Caractère irréaliste d'un passage complet du jour au lendemain à un environnement informatisé (nécessité de procéder pas à pas) ;
- Nécessité d'utiliser uniquement des systèmes et des normes à l'abri du vieillissement ;
- Gestion des jeux de caractère et des codages.

1.6.2 *Contraintes politiques/juridiques*

- La Convention TIR doit être modifiée aussi peu que possible ;
- Certaines Parties contractantes ne souhaitent pas nécessairement échanger directement des informations avec d'autres Parties contractantes ;
- L'informatisation ne doit pas conduire à exclure certaines Parties contractantes du système TIR ;
- Il faut tenir compte de la législation sur la protection des données (par exemple, secret professionnel, vie privée des personnes physiques, données gouvernementales) ;
- L'utilisation de la langue nationale du pays de départ peut constituer une obligation légale.

1.6.3 *Contraintes financières/économiques*

- Caractère limité des ressources disponibles aux niveaux national et international tant dans le secteur privé que dans le secteur public ;
- Procédure budgétaire pouvant prendre jusqu'à cinquante mois dans certains pays. Nécessité de planifier longtemps à l'avance les investissements nationaux ;
- Nécessité d'un appui financier.

1.6.4 *Autres contraintes*

- Établissement de priorités et calendrier ;
- Connaissances disponibles dans certains pays en matière de technologie de l'information (contraintes humaines).

1.7 **Besoins des parties prenantes**

1.7.1 *Besoins des administrations douanières*

Besoins fonctionnels des douanes :

- Information en temps réel ;

- Renseignements anticipés TIR ;
- Gestion de la garantie internationale pour le compte des douanes ;
- Validation internationale de l'agrément des titulaires de carnets TIR vis-à-vis du répertoire ITDB (agrément, retrait, ...);
- Rapports contenant des informations statistiques ;
- Disponibilité de l'état du transport TIR.

Besoins fonctionnels des garants (du point de vue des douanes) :

- Notification de fin de transport ;
- Notification d'apurement ;
- Disponibilité de l'état du transport TIR.

Besoins fonctionnels du secteur privé (du point de vue des douanes) :

- Disponibilité de l'état du transport TIR.

Autres besoins en matière de données :

- Destinataire ;
- UE : besoins de données sur l'expéditeur.

1.7.2 *Besoins du secteur des transports*

- Préservation de l'accessibilité du système TIR aux nouvelles Parties contractantes et aux petits transporteurs qui satisfont aux exigences de l'annexe 9 ;
- Nécessité de faire en sorte que le système TIR soit simple à utiliser et compétitif par comparaison aux autres moyens de garantir la livraison des marchandises au bureau de douane de destination ;
- Mise au point d'instructions normalisées destinées à tous les participants au système TIR dans le but d'éliminer les initiatives décousues et les facteurs humains à l'origine d'erreurs dans le cadre de l'utilisation du système ;
- Facilitation du mouvement des marchandises grâce à des procédures douanières plus rapides et davantage normalisées ;
- Réduction du risque lié à la fourniture d'une garantie grâce à l'obtention rapide de la confirmation de la fin du transport et en veillant à ce que les données soient disponibles en totalité et en temps opportun ;
- Identification rapide et élimination du système des auteurs de fraudes ;
- Protection des données contre tout accès non autorisé et contre les pertes occasionnelles ;
- Amélioration du niveau de transparence et de confiance entre le secteur des transports et les autorités compétentes ;
- Mise au point d'un mécanisme de déclaration normalisé ;
- Disponibilité de l'état du transport TIR.

2. **Domaine du régime TIR**

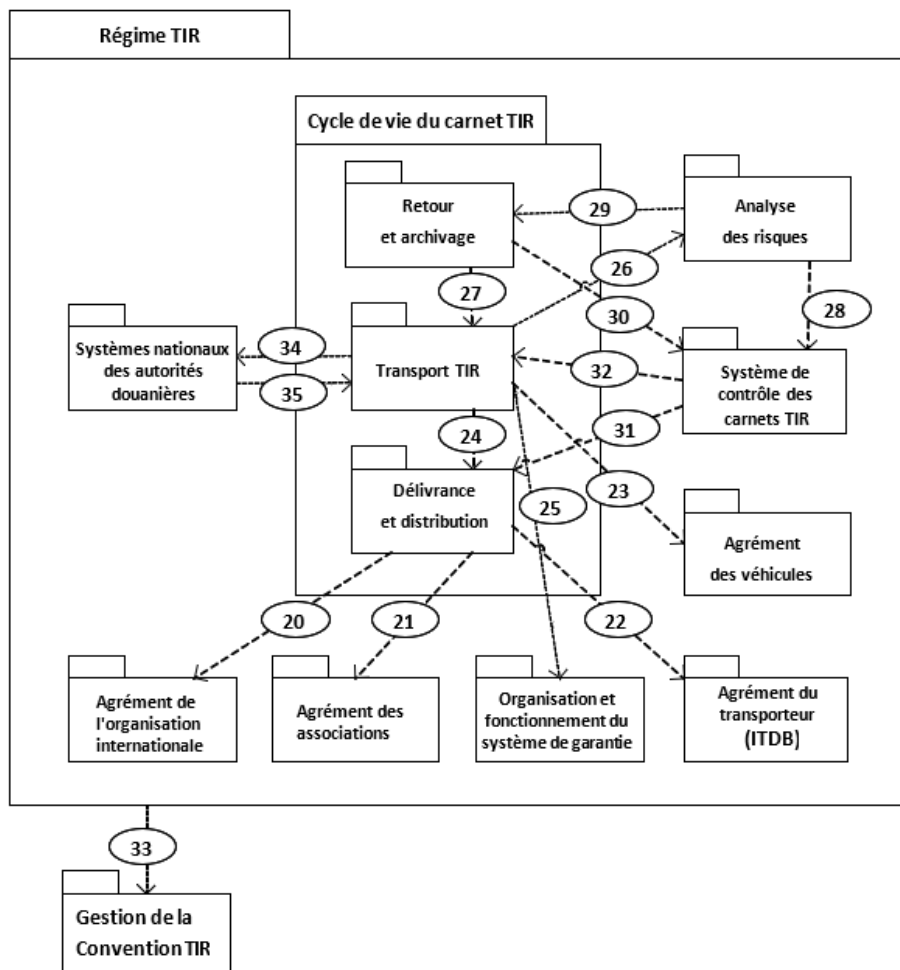
Le régime TIR constitue un très vaste domaine d'activité, constitué de nombreux systèmes interdépendants. Tel qu'indiqué au point 1.5, le projet actuel limite son champ d'application à une partie de l'ensemble du régime TIR : le carnet TIR.

2.1 Diagramme d'ensemble du régime TIR

Le diagramme d'ensemble ci-après est censé représenter le découpage du domaine en différents systèmes et les relations entre ces systèmes.

Figure 1.2

Diagramme d'ensemble du régime TIR



2.2 Description du diagramme d'ensemble du régime TIR

Tableau 1.1

Description du diagramme d'ensemble du régime TIR

Nom

Diagramme d'ensemble du régime TIR

Description

Le régime TIR est une procédure douanière internationale régie par la Convention TIR de 1975. Une description détaillée de la procédure figure dans l'introduction au Manuel TIR distribué par le secrétariat TIR.

Le régime TIR comprend de nombreux systèmes interconnectés grâce auxquels il fonctionne. Du point de vue du projet en cours nous nous intéressons particulièrement au système de carnet TIR. Celui-ci peut être défini en recensant toutes ses fonctions et utilisations. Il se compose de sous-systèmes, à savoir : le système de délivrance et de distribution, le système de transport TIR et le système de retour et d'archivage.

Nom

Diagramme d'ensemble du régime TIR

- Le sous-système de délivrance et de distribution par l'organisation internationale et par les associations nationales a pour rôle de fournir aux transporteurs des carnets TIR afin qu'ils puissent effectuer des transports TIR ;
- Le sous-système de transport TIR est le système central du régime TIR. Il associe le secteur des transports aux bureaux de douane impliqués dans un transport TIR et leur permet d'échanger les informations nécessaires ;
- Les transporteurs, les associations et l'organisation internationale gèrent le sous-système de retour et d'archivage. Celui-ci a pour fonction de centraliser le stockage des carnets TIR utilisés et de vérifier qu'il n'y a eu aucun problème au cours du transport TIR.

D'autres systèmes ne relèvent pas du champ d'application du projet actuel mais sont importants pour le bon fonctionnement du régime TIR :

- Systèmes nationaux des autorités douanières ;
- Agrément de la chaîne de garantie ;
- Agrément de l'association ;
- Agrément des transporteurs ;
- Agrément des véhicules ;
- Système de contrôle des carnets TIR ;
- Organisation et fonctionnement du système de garantie ;
- Système d'analyse des risques ;
- Gestion de la Convention TIR.

Dans le diagramme d'ensemble, les liens entre chacun des systèmes sont indiqués par des flèches en pointillés. Les relations de dépendance comportent la numérotation des conditions 20 à 35 dont elles sont la conséquence.

Acteurs	Secteur des transports, douanes, chaîne de garantie
Objectifs	Faciliter le passage des frontières lors des transports internationaux de marchandises
Conditions préalables	Ratification de la Convention TIR par les Parties contractantes et mise en place du système TIR
Conditions applicables	20 à 35