



Commission économique pour l'Europe**Comité de gestion de la Convention TIR de 1975**

Organe de mise en œuvre technique

Huitième session

Genève, 8 octobre 2024

Points 5 b) i) et ii) de l'ordre du jour provisoire

Spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques eTIR :**Version 4.4 :****Propositions d'amendements****Nouvelles propositions****Propositions d'amendements et nouvelles propositions****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À ses précédentes sessions, l'Organe de mise en œuvre technique (TIB) a examiné plusieurs propositions d'amendements à inclure dans la version 4.4 des spécifications eTIR. La section II du présent document contient des révisions des propositions d'amendements en cours d'examen, compte tenu des observations formulées et des décisions prises aux sessions précédentes. La section III contient de nouvelles propositions d'amendements à examiner en vue de leur inclusion dans la version 4.4 des spécifications eTIR.

II. Propositions d'amendements**A. Prescriptions de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique****1. Langues des champs de texte**

2. À sa première session, le TIB a chargé le secrétariat de présenter, à l'une de ses sessions ultérieures, une proposition détaillée sur les solutions techniques qui permettraient aux titulaires de soumettre des champs de texte dans plus d'une langue (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/1, par. 21).

3. D'un point de vue technique, la solution la plus simple qui permettrait de remplir des champs de texte dans plusieurs langues serait que les attributs disposant de champs de texte deviennent des classes avec une cardinalité maximale non limitée (*). Or, dans de nombreux cas, cela nécessiterait d'abord d'apporter des changements majeurs au modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ainsi qu'à tous les systèmes douaniers conçus sur la base de ce modèle.



4. Par conséquent, et compte tenu du fait que les traductions ne sont pour l'instant pas directement inscrites dans le carnet TIR, la classe Remarques figurant dans la classe RenseignementsSupplémentaires au niveau de la déclaration pourrait servir à fournir des traductions à condition :

a) Que la cardinalité maximale de la classe RenseignementsSupplémentaires soit non limitée ;

b) Que l'attribut « TypeDéclaration,codé » y figure et qu'un nouveau type (traduction) soit ajouté à la liste de codes EDIFACT-ONU 4451 (par exemple, TRN) ;

c) Que la classe Pointeur y figure (avec la cardinalité 0..1) pour permettre à la traduction de renvoyer à l'élément qui est traduit. Son état serait « D » et la condition suivante lui serait associée :

SI TypeDéclaration,codé = « TRN »
ALORS NON VIDE (POINTEUR)

5. Par exemple, si la description des marchandises correspondant au premier objet expédié dans le cadre du premier envoi est fournie en anglais avec la mention « Apples », sa traduction en français pourrait être fournie comme suit :

RenseignementsSupplémentaires

Séquence = 1

Remarque

Texte.Contenu = « Pommes »

Identifiant langue = « FR »

TypeDéclaration,codé = « TRN »

Pointeur

Emplacement = « Message/Envoi[1]/ObjetExpédié[1]/Marchandises/Description »

6. Ce dispositif permettrait au titulaire de fournir les traductions requises le long de l'itinéraire (pour tout champ de texte des renseignements anticipés TIR), tout en garantissant que ces traductions puissent être facilement reconnues comme telles par le pays de départ, qui n'en a pas besoin.

7. À sa deuxième session, à la demande d'un membre de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique, le TIB a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa session suivante.

8. À la troisième session du TIB, le représentant du Bélarus, un État membre de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique, après avoir fait remarquer que la solution proposée semblait plutôt difficile à mettre en œuvre, a suggéré de créer des blocs de données pour des pays ou des unions douanières, dans lesquels les titulaires pourraient saisir les traductions requises, mais aussi toute donnée supplémentaire requise par ces pays ou unions. D'autres délégations ont fait observer que l'utilisation de codes pourrait réduire davantage le besoin de traductions et ont rappelé que les renseignements anticipés TIR et les renseignements anticipés rectifiés sont envoyés aux pays de départ, où ils deviennent les données de la déclaration une fois qu'ils ont été vérifiés et acceptés. Elles ont également fait valoir que, dans la plupart des cas, les pays de départ ne seront pas en mesure de vérifier les champs de texte dans une langue étrangère ou les éléments de données qui ne sont pas standard et qui ne sont demandés que par un autre pays. Enfin, elles ont rappelé que, conformément à l'article 9 de l'annexe 11, les pays ont la possibilité de demander des renseignements supplémentaires au moyen de leurs mécanismes nationaux de déclaration.

9. Le TIB a décidé de continuer à examiner toutes les prescriptions de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique à l'une de ses sessions ultérieures, sur la base de propositions détaillées soumises par les pays concernés (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/6, par. 14 à 16).

10. À sa quatrième session, le TIB a invité les pays membres de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique à prendre contact avec le secrétariat en vue d'analyser ensemble les prescriptions qu'ils souhaiteraient voir incluses dans la version 4.4 des spécifications eTIR et d'établir une liste concrète de propositions d'amendements.

11. À ses cinquième, sixième et septième sessions, le TIB a de nouveau invité les pays membres de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique à prendre contact avec le secrétariat en vue d'analyser ensemble les prescriptions qu'ils souhaiteraient voir incluses dans la version 4.4 des spécifications eTIR et d'établir une liste concrète de propositions d'amendements.

B. Accès des titulaires aux données relatives aux transports TIR

12. À sa troisième session, le TIB a suivi avec intérêt un exposé du secrétariat sur la validation de principe pour l'accès des titulaires aux données de transport TIR par l'intermédiaire des applications Web et mobile prévues à cet effet. Il a relevé que les fonctions présentées n'avaient pas encore été intégrées dans les applications en production, mais qu'elles pourraient l'être et pourraient être activées dès que le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2) et le TIB l'exigeraient ; elles pourraient en outre servir à élaborer les amendements pertinents pour la version 4.4 des spécifications eTIR (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/6, par. 23).

13. À sa quatrième session, le TIB a estimé que cette question, comme elle nécessitait d'apporter des modifications aux concepts relatifs au système eTIR, devrait d'abord être examinée par les Parties contractantes à la Convention TIR liées par l'annexe 11, dans le cadre de l'AC.2.

14. À sa sixième session, le TIB a relevé que la question avait été transmise à l'AC.2 et qu'il y reviendrait peut-être lorsque l'AC.2 aurait pris une décision.

15. À sa septième session, le TIB a noté que l'AC.2 n'avait pas eu le temps d'examiner cette question à sa session de février et en reprendrait donc l'examen, au plus tôt, à sa session d'octobre 2024.

C. Procédure de prélèvement d'échantillons et types de contrôle supplémentaires

16. À sa première session, le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) s'est penché sur la procédure décrite dans la note explicative 0.21-3 de la Convention TIR concernant la notification du prélèvement d'échantillons de marchandises par les autorités douanières au cours d'un examen. Il a décidé que cette question serait traitée dans le cadre de la version 4.4 des spécifications eTIR (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2, par. 55 et 56).

17. Le secrétariat a proposé au Groupe d'experts d'augmenter la cardinalité de la classe Contrôle figurant dans les messages I9 (Lancer l'opération TIR) et I11 (Achever l'opération TIR) et de créer un nouveau type de contrôle consacré au prélèvement d'échantillons, ce qui pourrait convenir. Le TIB souhaitera peut-être débattre en vue de déterminer s'il y a lieu d'ajouter d'autres types de contrôle.

18. Par ailleurs, la classe RésultatContrôle pourrait être étoffée pour que les pays souhaitant joindre des documents tels que les résultats de l'analyse d'un échantillon ou de contrôles par rayons X afin de communiquer ce type d'information aux pays restant sur l'itinéraire puissent le faire.

19. À sa troisième session, le TIB a reconnu la nécessité d'introduire des types de contrôle supplémentaires, notamment pour ce qui concerne la procédure relative au prélèvement d'échantillons, et a chargé le secrétariat d'établir une proposition détaillée pour l'une de ses sessions ultérieures.

20. Outre l'attribut « Type, codé », la classe Contrôle dans le modèle de données de l'OMD contient notamment les classes et attributs suivants :

- Un attribut « Quantité contrôle » (ID OMD 490 – Description OMD : La quantité utilisée aux fins de contrôle ou de quarantaine), qui pourrait servir à indiquer la quantité de marchandises utilisées aux fins d'un contrôle ;

- Une classe RenseignementsSupplémentaires (ID OMD 03A – Description OMD : Demande spéciale adressée par le déclarant à une autorité pour qu'elle prenne des mesures s'il y a lieu), qui contient une classe Pointeur (ID OMD 97A – Description OMD : Détails renvoyant à un attribut fonctionnel dans une déclaration), qui pourrait être utilisée pour renvoyer, dans la déclaration, aux marchandises parmi lesquelles l'échantillon a été prélevé.

21. Par conséquent, afin de permettre d'indiquer les échantillons prélevés aux fins des contrôles, les modifications ci-après¹ pourraient être apportées dans la classe Contrôle :

	Contrôle	0 .. non limité	O
	Type, codé	1 .. 1	R
	Quantité contrôle	0 .. 1	O
	RenseignementsSupplémentaires	0 .. 1	O
	Pointeur	1 .. 1	R
	RésultatsContrôle	1 .. 1	R
	Résultat, codé	1 .. 1	R

22. Un nouveau code (par exemple 002 – Contrôle sur échantillon de marchandises) pourrait être ajouté à la liste de codes 25 (Type contrôle).

23. Le TIB souhaitera peut-être également examiner si les deux codes figurant dans la liste de codes 24 (Résultat contrôle), à savoir 001 – Satisfaisant et 002 – Non satisfaisant, sont suffisants aux fins des contrôles sur des échantillons de marchandises.

24. En outre, le TIB souhaitera peut-être également profiter de cette occasion pour envisager l'ajout de types de contrôle supplémentaires et réfléchir à la manière dont les résultats de ces contrôles pourraient être indiqués. À cette fin, en plus de l'attribut « Résultat contrôle, codé », la classe RésultatContrôle dans le modèle de données de l'OMD contient trois attributs qui pourraient être utilisés dans les messages eTIR :

- « Texte résultat contrôle » (ID OMD 497 – Description OMD : Description des résultats du contrôle) ;
- « Nombre contrôle » (ID OMD 415 – Description OMD : Quantité servant à indiquer les résultats d'une inspection effectuée par les organismes chargés de l'application des règlements aux frontières) ;
- « Image examen » (ID OMD 405 – Description OMD : Image numérique produite lors d'une inspection ou d'un examen, par exemple le contrôle par rayons X d'un conteneur).

25. Le TIB souhaitera peut-être proposer l'ajout de nouveaux types de contrôle dans la liste de codes 25 et indiquer quels attributs devraient être inclus dans la classe RésultatContrôle.

26. À sa quatrième session, le TIB a examiné la proposition ci-dessus et noté que, pour le moment, les informations relatives aux contrôles, y compris ceux pour lesquels il fallait prélever des échantillons, n'étaient pas prises en charge par le Nouveau système de transit informatisé (NSTI) de l'Union européenne et que les États membres de l'Union européenne devraient procéder à une analyse plus poussée. Il a également décidé de poursuivre l'examen de cette proposition à la session suivante.

27. À sa cinquième session, le TIB a décidé de continuer à réfléchir, à sa session suivante, à une solution technique permettant de rendre compte des échantillons prélevés.

28. À sa sixième session, le TIB a chargé le secrétariat de mener une enquête auprès des points de contact TIR afin de savoir comment les échantillons étaient prélevés pendant le transit et s'ils étaient enregistrés dans le système douanier national. Il a également chargé le secrétariat d'élaborer une solution technique adaptée sur la base des résultats de l'enquête.

¹ Les modifications figurent en italique.

29. Le 13 mars 2024, le secrétariat a envoyé aux points de contact TIR la brève enquête reproduite à l'annexe III du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2024/4. À ce jour, 19 pays² y ont répondu. Les résultats de l'enquête sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Résultats de l'enquête du TIB sur l'application de la note explicative 0.21-3

Question 1 – À quelle fréquence les agents des douanes de votre pays prélèvent-ils des échantillons de marchandises en transit ?	Régulièrement (plus d'une fois par mois)	0 %
	Rarement (moins d'une fois par mois)	67 %
	Jamais	33 %
Question 2 – Lorsque des échantillons de marchandises en transit sont prélevés, le transport est-il interrompu jusqu'à ce que les résultats d'analyse soient disponibles (le cas échéant) ?	Oui	44 %
	Non	22 %
	Sans objet	33 %
Question 3 – Les agents des douanes enregistrent-ils électroniquement le prélèvement d'échantillons de marchandises en transit dans le système douanier national ?	Oui	61 %
	Non	6 %
	Sans objet	33 %
Question 4 – Les résultats des analyses effectuées sur les échantillons de marchandises en transit prélevés sont-ils enregistrés électroniquement dans le système douanier national ?	Oui	50 %
	Non	17 %
	Sans objet	33 %
Observations	<p>Sans objet pour Malte</p> <p>La situation diffère d'un bureau de douane à l'autre (dans certains bureaux, les marchandises en transit ne font jamais l'objet de prélèvements). Si des échantillons sont prélevés, les informations pertinentes et les résultats des analyses sont enregistrés dans le NSTI (résultats du contrôle).</p> <p>Le prélèvement d'échantillons dépend des risques.</p> <p>Il est donc rare que des échantillons soient prélevés.</p> <p>Conformément à l'article 188 du CDU, nous sommes habilités à prélever des échantillons parmi les marchandises déclarées, mais dans la pratique, les transports TIR ne sont pas concernés.</p> <p>Nous disposons d'un système spécialement prévu à cet effet, de sorte que les agents des douanes n'enregistrent les prélèvements que dans ce système, mais pas dans le système de transit.</p> <p>Des échantillons sont prélevés en transit dans des cas très rares et exceptionnels, uniquement lorsqu'un indice clair fait soupçonner une irrégularité (analyse des risques).</p> <p>Des échantillons sont prélevés lorsqu'on soupçonne la présence de marchandises interdites ou soumises à des restrictions dans le véhicule.</p>	

² Allemagne, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Estonie, Finlande, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Macédoine du Nord, Malte, Monténégro, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, République de Moldova, Slovaquie, Suède et Ukraine.

30. Étant donné que les résultats de l'analyse des échantillons prélevés ne sont ni toujours disponibles au moment de l'envoi des messages I9 ou I11 ni toujours enregistrés dans le système douanier, la classe RésultatContrôle pourrait être rendue facultative pour le type de contrôle 002 (Contrôle sur échantillon de marchandises). Pour ce faire, il faudrait que la classe RésultatContrôle devienne dépendante (voir ci-dessous) et que la condition ci-après soit ajoutée.

		Contrôle	0 .. non limité	O
	—	Type, codé	1 .. 1	R
	—	Quantité contrôle	0 .. 1	O
	—	RenseignementsSupplémentaires	0 .. 1	O
	—	Pointeur	1 .. 1	R
	—	RésultatsContrôle	1 .. 1	D
	—	Résultat, codé	1 .. 1	R

Numéro et nom : C0XX

Description : SI (CONTRÔLE.Type, codé) = « 002 »
ALORS (OPTIONNEL (CONTRÔLE.RÉSULTATSContrôle))
SINON (NON VIDE (CONTRÔLE.RÉSULTATSContrôle))

31. À sa septième session, le TIB a demandé que la proposition visant à modéliser la procédure décrite dans la note explicative 0.21-3 de la Convention TIR, telle qu'elle figure ci-dessus, soit modifiée de manière à correspondre au libellé actuel de ladite note, le principe étant que les résultats des contrôles effectués sur les échantillons prélevés ne doivent pas être enregistrés. Il a demandé au secrétariat de lui présenter à sa session suivante une proposition modifiée. Les modifications ci-après³ devraient donc être apportées à la classe Contrôle des messages I9 et I11.

		Contrôle	0 .. non limité	O
	—	Type, codé	1 .. 1	R
	—	Quantité contrôle	0 .. 1	O
	—	RenseignementsSupplémentaires	0 .. 1	O
	—	Pointeur	1 .. 1	R
	—	RésultatsContrôle	1 .. 1	D
	—	Résultat, codé	1 .. 1	R

32. Un nouveau code (par exemple 002 – Contrôle sur échantillon de marchandises) devrait être ajouté à la liste de codes 25 (Type contrôle) et la condition ci-après devrait être associée à la classe RésultatsContrôle :

Numéro et nom : C0XX

Description : SI (CONTRÔLE.Type, codé) = « 002 »
ALORS (VIDE (CONTRÔLE.RÉSULTATSContrôle))
SINON (NON VIDE (CONTRÔLE.RÉSULTATSContrôle))

III. Nouvelles propositions d'amendements

A. Numéro de séquence des opérations TIR

1. Contexte

33. La présente proposition figurait dans le document informel TIB n° 2 (2024) et a déjà été présentée à la sixième session du TIB. Le TIB a examiné deux propositions du secrétariat : a) supprimer les numéros de séquence des messages d'opérations TIR ; b) ajouter une règle interdisant la modification, l'ajout ou la suppression de lieux de chargement et de déchargement dans le cadre de la procédure de secours. Il s'est dit conscient que l'identification du numéro de séquence d'une opération TIR pourrait entraîner des problèmes pratiques en cas de modification de l'itinéraire dans le cadre de la procédure de secours et a chargé le secrétariat d'élaborer une proposition plus détaillée pour sa session suivante. À sa

³ Les modifications figurent en italique.

septième session, le TIB a décidé d'examiner cette question à sa session suivante sur la base d'une proposition écrite du secrétariat.

2. Problèmes liés au numéro de séquence des opérations TIR

34. Aux termes de la version 4.3 des spécifications eTIR, le « numéro de séquence » de l'opération est un élément de données requis dans chaque message permettant l'échange d'informations relatives aux opérations TIR. Il a été établi afin de remplacer le numéro de page du carnet TIR et d'indiquer la séquence (l'ordre) des opérations dans les pays figurant sur l'itinéraire du transport TIR.

35. Comme indiqué dans les spécifications eTIR, le « numéro de séquence » de l'opération est une valeur d'indice (commençant à 1) qui doit être fournie par les douanes au lancement de toute opération TIR, mais aussi en tant que référence au moment de l'achèvement et de l'apurement de l'opération. Il doit être calculé par les autorités douanières compte tenu des opérations existantes, de l'itinéraire déclaré (et modifié, le cas échéant) et d'une éventuelle procédure de secours. Il est surtout pertinent dans le contexte des messages I6 et E6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie), dans lesquels il est utilisé pour indiquer l'ordre de toutes les opérations qui ont eu lieu au cours d'un transport TIR.

36. Tant qu'aucun changement d'itinéraire n'est accepté dans le cadre de la procédure de secours, le calcul du numéro de séquence d'une opération TIR est simple et peut être effectué par les systèmes douaniers nationaux comme par le système international eTIR. Le numéro de séquence n'est pas indispensable à la détermination de l'ordre des opérations TIR, qui peut être obtenu grâce à la date et l'heure de lancement de chaque opération.

37. Il convient également de noter que, si un changement d'itinéraire ayant une incidence sur le nombre d'opérations d'un transport TIR est accepté dans le cadre de la procédure de secours, ni les systèmes douaniers nationaux ni le système international eTIR ne sont en mesure de calculer le numéro de séquence d'une opération TIR tant que le changement d'itinéraire n'a pas été dûment enregistré dans les systèmes concernés. Dans ce cas, il incombe aux agents des douanes de le calculer sur la base des nouvelles informations concernant l'itinéraire, qu'ils trouveront dans le document d'accompagnement. Ainsi, si un douanier d'un pays A saisit un numéro de séquence incorrect, un message provenant de l'administration douanière d'un pays B et portant le même numéro de séquence sera refusé, même si ce message est correct par ailleurs.

3. Propositions de solutions

38. La première solution, qui consiste à supprimer les numéros de séquence des messages d'opérations TIR, nécessiterait que les modifications ci-après soient apportées aux spécifications eTIR :

- Il faudrait supprimer le champ Numéro séquence (chemin d'accès XPath: ObligationGuarantee/TransitOperation/SequenceNumeric) dans les messages I9 (Lancer l'opération TIR), I11 (Achever l'opération TIR), I13 (Apurer l'opération TIR), I15 (Notifier les services douaniers) et I17 (Refuser le lancement d'une opération TIR), de sorte que les autorités douanières ne devraient plus le fournir ;
- Il faudrait également supprimer le champ Numéro séquence (même chemin d'accès XPath) dans les messages I15 (Notifier les services douaniers), I6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie) et E6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie), envoyés par le système international eTIR.

39. En ce qui concerne l'application des règles commerciales du système international eTIR (qui ne sont, en l'espèce, pas expressément décrites dans les spécifications eTIR), lors de l'envoi du message I11 (Achever l'opération TIR) ou I13 (Apurer l'opération TIR), on n'utiliserait plus, pour indiquer que l'opération a été achevée ou apurée, les champs de données « IdentifiantGarantie + NuméroSéquence + NuméroEnregistrement (opération) » mais « IdentifiantGarantie + CodePays + NuméroEnregistrement (opération) » (à noter que dans le cas des unions douanières, le champ CodePays peut être remplacé par un champ

CodeUnionDouanière afin de garantir une cohérence au niveau du territoire douanier). Sans incidence pour les systèmes douaniers nationaux, puisqu'il est possible de déduire le code pays à partir de l'expéditeur du message indiqué dans le système international eTIR, cette modification permettrait de faire en sorte que chaque opération soit désignée par une référence unique, rien ne permettant de garantir que deux pays n'utilisent pas les mêmes numéros d'enregistrement (des opérations) au cours d'un transport TIR.

40. Les principaux avantages concrets de cette première solution sont les suivants :

- Il serait plus simple pour les autorités douanières d'appliquer les spécifications eTIR (plus besoin de calculer la valeur du numéro de séquence) ;
- Le risque d'erreurs humaines et le risque connexe de conflits de valeur entre les numéros de séquence attribués aux opérations seraient éliminés ;
- La procédure de secours serait mieux encadrée, étant donné que l'ordre des opérations serait désormais basé en permanence sur l'horodatage du lancement des opérations TIR, et qu'il n'y aurait plus de risque que la valeur du numéro de séquence renseignée soit incorrecte.

41. La seconde solution, qui consisterait à ajouter une règle interdisant la modification, l'ajout ou la suppression de lieux de chargement et de déchargement dans le cadre de la procédure de secours, rendrait le processus plus rigide et pourrait entraîner des problèmes en cas (rare) de refus de lancement, contraignant le titulaire à retourner dans un pays qui devrait recourir à la procédure de secours.

42. Le principal avantage concret de la seconde solution réside dans la simplification des opérations tant pour le système international eTIR que pour les systèmes douaniers nationaux. En effet, ces systèmes n'auraient plus à prendre en charge un cas d'utilisation rare dont l'exécution mobilise beaucoup les équipes informatiques des parties prenantes de l'eTIR. Il ne serait pas nécessaire de modifier le système international eTIR, mais il faudrait quand même que les systèmes douaniers nationaux restreignent les actions proposées aux utilisateurs si ceux-ci suivent la procédure de secours ou qu'ils leur donnent pour consigne de ne pas accepter de modification au cours d'une telle procédure.

43. Les deux solutions ne sont pas mutuellement exclusives. On pourrait envisager de les appliquer l'une ou l'autre, ou les deux, en même temps ou à des stades différents. La seconde pourrait même être considérée comme une mesure temporaire. Elles ont cependant toutes deux leurs avantages et leurs inconvénients (comme expliqué ci-dessus).

4. Autre considération relative au document d'accompagnement

44. Que les numéros de séquence de l'opération figurent ou non dans les messages eTIR, en cas de modification de l'itinéraire entraînant une augmentation du nombre d'opérations, les systèmes douaniers nationaux ou les agents des douanes devraient tout de même contrôler que le nouveau total d'opérations TIR ne dépasse pas le nombre maximal d'opérations couvertes par la garantie. La question se pose notamment si la modification a lieu dans le cadre d'une procédure de secours ou si elle fait suite à une modification de l'itinéraire apportée dans le cadre de cette procédure. Par conséquent, dans le cadre de la procédure de secours, les agents des douanes devant accepter un changement d'itinéraire auraient besoin de connaître le nombre maximal d'opérations TIR couvertes par la garantie. Cette information n'étant pour le moment pas visible sur le document d'accompagnement, il faudrait l'y ajouter, puisqu'elle peut être déduite du code type garantie (voir la liste de codes CL12), lequel fait apparaître le nombre d'opérations couvertes, précédé d'un X (X02, X03, X04, et ainsi de suite). Il convient de noter que si la seconde solution (ajouter une règle interdisant la modification, l'ajout ou la suppression de lieux de chargement et de déchargement dans le cadre de la procédure de secours) était retenue, il ne serait plus nécessaire de modifier le document d'accompagnement.

B. Caractère unique du code de bureau de douane

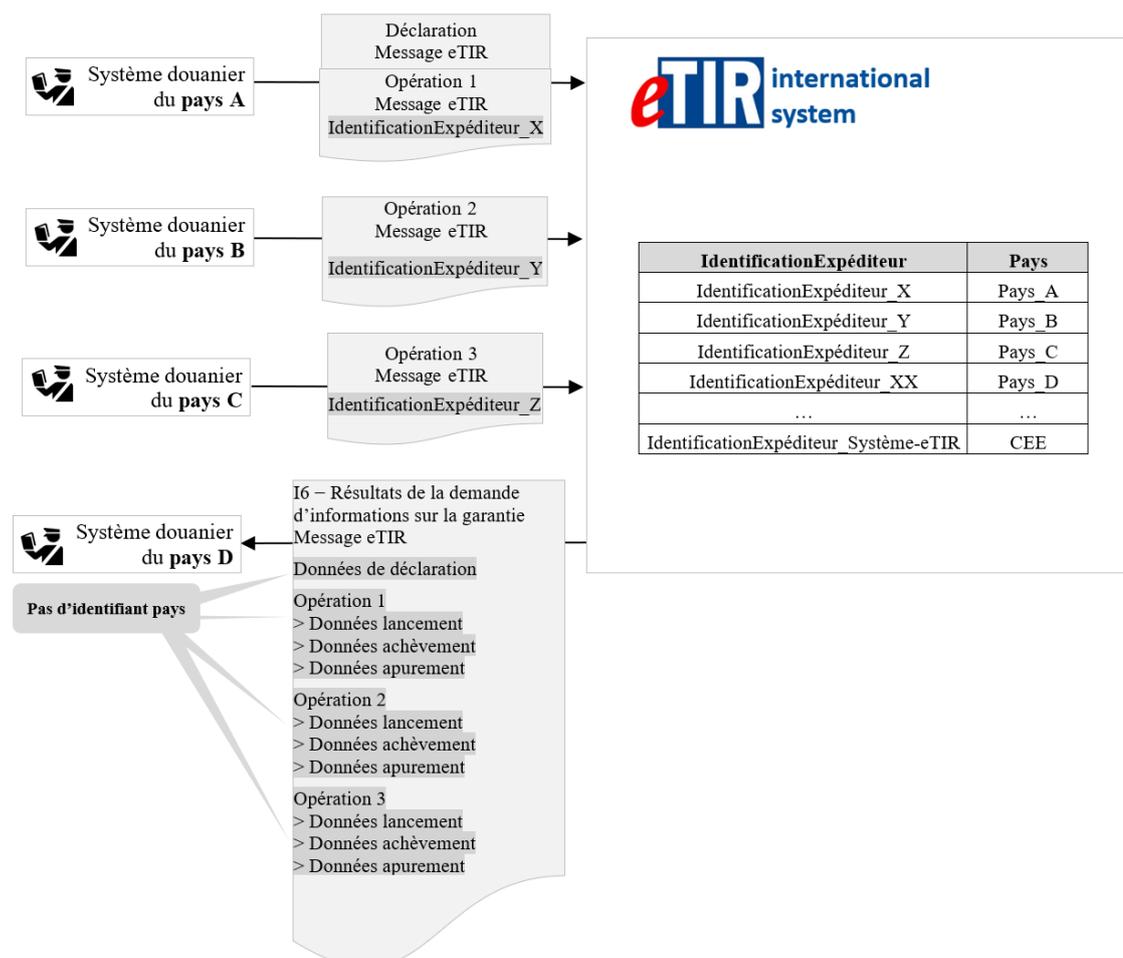
1. Contexte

45. On trouvera dans la présente section des précisions sur les circonstances qui ont donné lieu au débat concernant le caractère unique du code de bureau de douane et sur la proposition d'amendement destiné à remédier à l'absence d'informations sur le pays dans les messages eTIR de déclaration et d'opération.

46. Alors qu'il mettait au point l'application nationale eTIR, le secrétariat a remarqué que les pays où ont lieu la déclaration, les modifications de déclaration ou les opérations n'étaient pas mentionnés dans la liste correspondante des messages E6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie), I6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie) et I15 (Notifier les services douaniers). Cette absence s'explique par le fait que le système international eTIR compose ces messages sans apporter de modification aux données de déclaration ou d'opération communiquées par les autorités douanières dans les messages I7 (Enregistrer les données de la déclaration), I9 (Lancer l'opération TIR), I11 (Achever l'opération TIR), I13 (Apurer l'opération TIR) et I17 (Refuser le lancement d'une opération TIR), qui sont copiées « telles quelles », comme indiqué dans la figure ci-dessous (remarque : le pays dans lequel l'opération est lancée, achevée ou apurée n'est pas toujours le même dans le cas d'une union douanière).

Figure I

Schéma représentant le flux de données des messages de déclaration et d'opération



47. Comme le montre la figure I, tous les messages eTIR contiennent des données comprenant un attribut « Identification Expéditeur » et sont accompagnés d'un certificat X.509, qui permettent tous deux d'indiquer le pays (système douanier national) qui les a émis. Sur la base de cet ensemble d'informations, le système international eTIR peut, en utilisant les données de son *truststore*, authentifier l'expéditeur du message et déduire le pays

correspondant. Il peut donc aussi clairement déterminer le pays d'origine de chaque message de déclaration et d'opération, même si ce dernier ne contient pas expressément le code pays correspondant. En revanche, lorsque les systèmes douaniers nationaux ou internationaux demandent des informations sur un transport TIR ou lorsqu'ils reçoivent une notification du système eTIR, la liste des déclarations et opérations est envoyée telle quelle, sans indication du pays dans lequel elles ont eu lieu. Il est généralement possible de déduire ce pays à partir de l'itinéraire de la déclaration, mais en cas de procédure de secours, les informations disponibles dans les messages ne seront pas suffisantes pour permettre de déterminer sans risque d'erreur quel pays est concerné.

48. Pour qu'il soit possible de déterminer, à partir des messages E6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie), I6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie) et I15 (Notifier les services douaniers), les pays dans lesquels ont eu lieu la déclaration ou les opérations, le secrétariat a d'abord envisagé l'utilisation des identifiants des bureaux de douane figurant dans les messages de déclaration ou d'opération, grâce auxquels on pouvait trouver, par déduction, le pays dans lequel le bureau en question se trouvait. Cependant, il a considéré que, compte tenu du manque d'harmonisation entre les différents formats des codes de bureaux de douane utilisés par les autorités douanières des Parties contractantes à la Convention TIR et du fait que la plupart de ces formats ne respectent pas la norme recommandée par l'OMD (LOCODE-ONU + identifiant national à 8 chiffres), ces identifiants, tels qu'ils sont présentement enregistrés dans la Banque de données internationale TIR (ITDB), ne permettraient pas de déterminer avec certitude le pays dans lequel la déclaration ou l'opération avait lieu.

49. Pour remédier à l'absence d'informations sur le pays dans les messages de déclaration ou d'opération TIR, le secrétariat a présenté une nouvelle proposition d'amendements intitulée « Caractère unique du code de bureau de douane » et, à la sixième session du TIB, tenue en février 2024, a proposé deux solutions :

a) Définir (dans le cadre de la Convention TIR ou des spécifications eTIR) et appliquer un format standard international pour l'identification des bureaux de douane TIR qui garantirait que chaque identifiant soit unique, par exemple en ajoutant aux identifiants nationaux un préfixe correspondant au code pays ISO 3166-1 alpha-2 ;

b) Modifier des messages eTIR afin d'y inclure un attribut « code pays » correspondant au pays dans lequel le bureau de douane est situé, combiné à l'identifiant de chaque bureau de douane, ce qui permettrait de répondre au problème initial exposé ci-dessus (remarque : attribut semblable aux codes spécifiant les pays situés sur l'itinéraire dans le message I7 (Enregistrer les données de la déclaration)).

50. Le TIB a soutenu l'idée de créer un format standard pour les codes de bureaux de douane, qui permettrait d'en garantir l'unicité. Il a en outre chargé le secrétariat de prier la Commission de contrôle TIR (TIRExB) d'envisager d'énoncer des règles relatives au format des codes de bureaux de douane utilisés dans l'ITDB et est convenu de revenir sur cette question à sa session suivante, en s'appuyant éventuellement sur des informations supplémentaires de l'OMD et une analyse des implications qu'auraient les changements requis par le secrétariat.

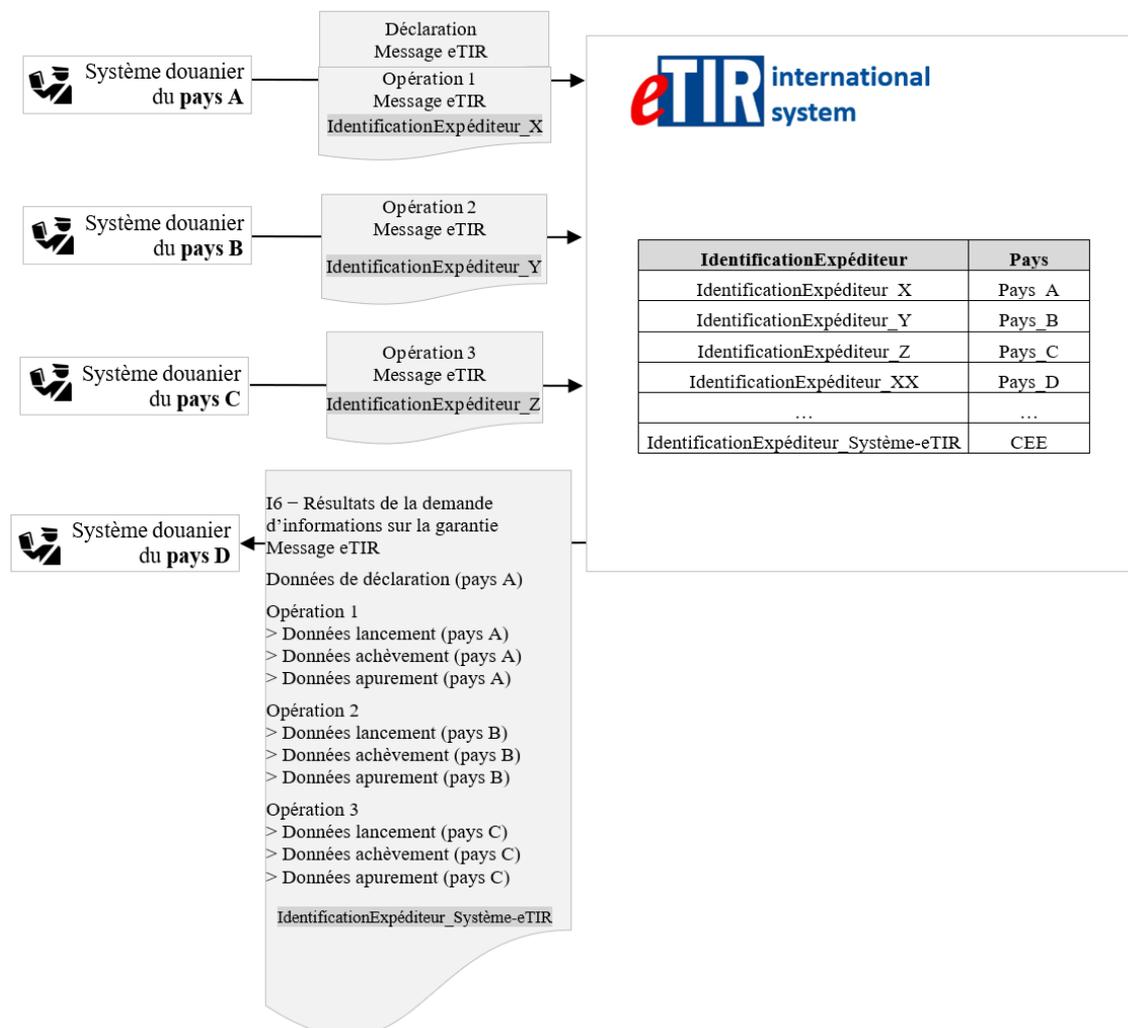
2. Autres éléments à examiner

51. Le secrétariat TIR a eu plus de temps pour réfléchir à la question et au problème initial, à savoir à la manière de mettre des informations concernant le pays où la déclaration ou l'opération a lieu à la disposition des destinataires des messages E6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie), I6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie) et I15 (Notifier les services douaniers). Il a d'abord considéré que les deux solutions proposées ne répondaient pas complètement au problème initial, étant donné qu'aucun identifiant de bureau de douane n'est indiqué dans le message I7 (Enregistrer les données de la déclaration). Elles ne permettaient par conséquent pas de déterminer le pays ayant enregistré la déclaration. Le secrétariat a ensuite trouvé une autre solution qui permettrait de régler complètement le problème initial et qui, selon lui, aurait des conséquences moindres pour les parties prenantes eTIR et pour les systèmes qu'elles utilisent (systèmes douaniers nationaux, système eTIR, ITDB, etc.). Elle aurait également des effets moins importants sur

les fournisseurs de données des bureaux de douane (personnel de l'administration douanière). Cette solution consiste à ajouter le code pays à chaque bloc de données de déclaration et d'opération mentionné dans les messages E6, I6 et I15 sur la base des informations tirées du *truststore* ou de l'identification expéditeur qui ont été enregistrées dans le système international eTIR. On trouvera ci-dessous un schéma explicatif simplifié.

Figure II

Schéma représentant le flux de données des messages de déclaration et d'opération (proposition)



52. La solution proposée ne concernerait que les messages E6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie), I6 (Résultats de la demande d'informations sur la garantie) et I15 (Notifier les services douaniers), n'aurait d'incidence ni sur l'ITDB ni sur les utilisateurs administratifs des systèmes douaniers et ne nécessiterait pas d'harmoniser les formats des identifiants des bureaux de douane. Elle résoudrait le problème initial, à savoir l'absence d'informations sur le pays dans les messages de déclaration et d'opération, mais ne répondrait pas à la question, plus générale, du caractère unique des codes des bureaux de douane, qui en a découlé.

53. À la demande du secrétariat, l'OMD a confirmé la norme qu'elle recommande actuellement pour l'identification des bureaux de douane, à savoir LOCODE-ONU + identifiant national à 8 chiffres.

54. Enfin, la question du caractère unique des codes des bureaux de douane et la première solution proposée n'ont pas pu être communiquées à la TIRExB pour examen à sa 100^e session en juin 2024 en raison d'un ordre du jour très chargé.

3. Analyse des points forts, des points faibles, des possibilités et des risques et étude d'impact et de performance

55. Afin d'aider le TIB à choisir entre les trois solutions visant à remédier à l'absence d'informations sur le pays dans les messages de déclaration et d'opération, le secrétariat a mené une analyse de leurs points forts, de leurs points faibles, des possibilités et des risques connexes (analyse SWOT), ainsi qu'une étude visant à évaluer leur impact et leur performance.

Première solution :

Définir et appliquer un format standard international pour l'identification des bureaux de douane TIR en ajoutant aux identifiants nationaux un préfixe correspondant au code pays ISO 3166-1 alpha-2.

Points forts

- Définition d'un système/format d'identification des bureaux de douane « unique au niveau international » comprenant des informations sur les pays où ils se situent
- Effet limité sur les spécifications eTIR et l'application du système eTIR

Points faibles

- Ne permet pas de déterminer le pays de déclaration
- Effet important sur l'ITDB

Possibilités

- Compatible avec le format d'identification des bureaux de douane des pays de l'Union européenne/du NSTI

Risques

- Incompatible avec la norme d'identification des bureaux de douane de l'OMD (identification également unique au niveau international) ou non conforme à cette norme
- Incompatible avec les formats d'identification des bureaux de douane qui commencent déjà par des lettres
- Nécessité pour tous les pays non conformes de changer leur système national d'identification des bureaux de douane (ou d'utiliser une autre identification dans l'ITDB)
- Nécessité pour les agents des douanes de plusieurs pays d'assurer une gestion du changement (systèmes et procédures)

Deuxième solution :

Modifier des messages eTIR afin d'y inclure un attribut « code pays » correspondant au pays dans lequel le bureau de douane est situé, combiné à l'identifiant de chaque bureau de douane, ce qui permettrait de répondre au problème initial.

Points forts

- Compatible avec tous les formats d'identification des bureaux de douane
- Modifications mineures de l'ITDB

Points faibles

- Ne permet pas de déterminer le pays de déclaration
- Effet modéré sur les spécifications eTIR et l'application du système eTIR (ajouter un champ « code pays » dans les objets relatifs aux bureaux de douane de sept messages eTIR)

Possibilités

- Aucune gestion du changement nécessaire pour les agents des douanes
- Transparence pour les utilisateurs des systèmes douaniers

Risques

- Effet modéré sur les systèmes douaniers nationaux déjà raccordés à l'application du système eTIR

Troisième solution :

Ajouter le code pays à chaque bloc de données de déclaration et d'opération mentionné dans les messages eTIR E6, I6 et I15 sur la base de l'identification expéditeur.

Points forts

- Couverture de l'ensemble des cas d'utilisation des messages, y compris la déclaration
- Compatible avec tous les formats d'identification des bureaux de douane
- Aucune modification de l'ITDB
- Modifications mineures des spécifications eTIR et de l'application du système eTIR
- Envisageable pour la version 4.3 des spécifications eTIR

Points faibles

- Modifications mineures des spécifications eTIR et de l'application du système eTIR en ce qui concerne les données de déclaration ou d'opération reçues des douanes dans les messages I6, E6 et I15 (ajout du pays d'origine)

Possibilités

- Absence de conflit avec la norme d'identification des bureaux de douane de l'OMD
- Transparence pour les utilisateurs des systèmes douaniers (aucune modification)

Risques

- Effet limité sur les systèmes douaniers nationaux raccordés

4. Approche proposée et examen par le TIB

56. Le secrétariat propose de traiter le problème initialement relevé, à savoir l'absence d'informations sur le pays dans les messages de déclaration et d'opération, et la question générale qui en découle, à savoir celle du caractère unique des codes de bureaux de douane, comme deux éléments distincts.

57. En ce qui concerne le problème initial de l'absence d'informations sur le pays dans les messages de déclaration et d'opération, sur la base de l'analyse SWOT qu'il a menée, le secrétariat propose au TIB d'opter pour la troisième solution, qui nécessite moins de modifications et a des effets bien moindres sur les parties prenantes et systèmes eTIR, tout en réglant entièrement le problème.

58. En ce qui concerne la question générale qui découle du problème initial, il convient de noter que si la troisième solution était retenue, le caractère unique des codes de bureaux de douane ne serait plus une condition nécessaire au bon fonctionnement du système eTIR. Le secrétariat invite cependant le TIB à formuler des orientations sur la nécessité qu'il y a à répondre à cette question d'ordre général et, le cas échéant, sur la manière de le faire, à partir des informations tirées de l'analyse SWOT et de l'étude d'impact qui figurent dans le présent document, et sur la base de la recommandation de l'OMD en ce qui concerne le format d'identification des bureaux de douane.

C. Utilisation du document d'accompagnement dans les pays non raccordés au système international eTIR

59. À sa sixième session, le TIB a noté qu'à sa quatre-vingt-dix-huitième session (octobre 2023), la TIRExB avait accueilli favorablement un document informel soumis par le Gouvernement turc et portant sur la possibilité d'ajouter une nouvelle note explicative à l'annexe 11 qui présenterait l'utilisation du ou des document(s) d'accompagnement eTIR pendant le trajet ou à destination dans les pays qui n'étaient pas encore raccordés au système international eTIR.

60. Le TIB a en outre noté qu'à sa quatre-vingt-dix-neuvième session (décembre 2023), la TIRExB était demeurée favorable à l'idée de la note explicative mais avait également souligné qu'avant que celle-ci ne soit soumise à l'AC.2, il faudrait régler diverses questions,

et notamment inclure dans les spécifications eTIR une procédure claire concernant cette nouvelle utilisation du document d'accompagnement. À cette fin, la TIRExB avait suggéré que le TIB soit associé à l'élaboration de l'amendement requis, qui viendrait préciser tous les détails conceptuels, fonctionnels et techniques permettant l'application de cette nouvelle disposition.

61. Le TIB a chargé le secrétariat d'élaborer, pour sa session suivante, un document décrivant plus en détail la procédure permettant d'utiliser le document d'accompagnement pour poursuivre la procédure eTIR dans les pays qui ne sont pas encore raccordés au système international eTIR.

62. Pour avancer sur la question, le secrétariat, avec l'aide du Gouvernement turc, a élaboré l'explication ci-après concernant la procédure spéciale qui pourrait éventuellement être introduite ultérieurement dans les spécifications eTIR.

63. À sa septième session, le TIB a décidé de poursuivre à sa session suivante l'examen des aspects techniques de la procédure et a en outre demandé à la Türkiye de mettre en évidence ceux qui présentaient un intérêt pour ses travaux.

Aperçu des aspects techniques de la proposition

64. Le système international eTIR doit disposer d'une liste à jour des pays raccordés et non raccordés au système. C'est cette liste qui permettra au système de déterminer si la procédure spéciale doit ou non être activée.

65. Lors de l'enregistrement des données de la déclaration (I7), si l'itinéraire comprend des pays non raccordés au système international eTIR, ce dernier devrait calculer le nombre d'opérations TIR qui auront lieu dans les pays non raccordés et renseigner ce nombre dans le message I8 destiné au bureau de douane de départ. Il faut pour cela modifier le message I8 (Résultats de l'enregistrement des données de la déclaration).

66. La procédure proposée devrait être décrite à la section 1.2 et à l'annexe 4 des spécifications fonctionnelles eTIR. On trouvera à l'annexe I du présent document des explications détaillées des différents aspects de cette procédure et à l'annexe II plusieurs scénarios illustrant des cas pratiques.

67. Le modèle de document d'accompagnement doit être révisé pour y ajouter une nouvelle case 17 et un champ de réserve dans la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS ». On trouvera à l'annexe III du présent document une version révisée de ce modèle.

68. La section 2 « Passage au système eTIR » et éventuellement la section 3 « Analyse des cas d'utilisation » des concepts relatifs aux systèmes eTIR devraient être révisées à la demande de l'AC.2 de manière à prévoir la procédure spéciale et à modifier les passages mentionnant que le recours à la procédure eTIR nécessite que tous les pays de l'itinéraire soient raccordés.

IV. Examen par le TIB

69. Le TIB souhaitera peut-être, d'une part, examiner les questions susmentionnées et, éventuellement, informer la TIRExB que les modifications des spécifications eTIR proposées à la partie C de la section III du présent document sont réalisables, afin de l'aider à conclure son examen des propositions d'amendements de nature juridique et, d'autre part, charger le secrétariat de présenter des propositions plus concrètes sur les autres points à l'une de ses sessions suivantes.

Annexe I

I. Détails de procédure

Pour que la procédure spéciale puisse être appliquée, les modalités suivantes doivent être respectées :

a) Le système international eTIR doit disposer d'une liste à jour des pays raccordés et non raccordés au système. C'est cette liste qui permettra au système de déterminer si la procédure spéciale doit ou non être activée ;

b) Lors de l'enregistrement des données de la déclaration (I7), si l'itinéraire comprend des pays non raccordés au système international eTIR, ce dernier devrait calculer le nombre d'opérations TIR qui auront lieu dans les pays non raccordés (y compris toute opération TIR résultant d'un déchargement partiel) et renvoyer ce nombre au pays de départ dans le cadre du message I8 (Résultats de l'enregistrement des données de la déclaration). Ce calcul peut être effectué sur la base de l'itinéraire déclaré, dans lequel sont énumérés tous les bureaux de douane de départ, de destination et de passage ;

c) Sur la base du calcul ci-dessus, le bureau de douane de départ imprimera (ou générera) deux exemplaires du document d'accompagnement pour chaque opération TIR prévue dans un pays non raccordé, ainsi que l'exemplaire standard destiné au titulaire. Un document d'accompagnement légèrement modifié aux fins de cette procédure spéciale est présenté à l'annexe II. Si le bureau de douane de départ n'est pas en mesure d'imprimer le document, le titulaire imprimera toutes les copies générées par le bureau ;

d) Le bureau de douane de départ apposera sur chaque exemplaire du document d'accompagnement la date, son cachet et une signature (case 17) ;

e) Chaque bureau de douane associé au transport (y compris ceux des pays raccordés au système eTIR) devra dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du document d'accompagnement destiné au titulaire. À moins que la procédure de secours doive réellement être appliquée, si le dernier pays de l'itinéraire (pays de destination) est raccordé au système, les bureaux de douane de ce pays n'auront pas besoin de signer et de tamponner le document d'accompagnement, la procédure eTIR standard pouvant reprendre son cours ;

f) Les bureaux de douane d'entrée, de sortie ou de destination intermédiaire des pays raccordés au système eTIR devront dater, tamponner et signer l'exemplaire du document d'accompagnement destiné au titulaire, mais ne conserveront aucun des exemplaires destinés aux pays non raccordés. Ils pourront également se reporter à l'exemplaire du titulaire pour obtenir des informations relatives à l'opération TIR dans les pays non raccordés, le cas échéant. Dans le cadre de la procédure spéciale, l'exemplaire du document d'accompagnement destiné au titulaire remplira la même fonction que les souches des carnets TIR ;

g) Dans les pays non raccordés, chaque bureau de douane devra dater, tamponner et signer l'exemplaire du document d'accompagnement destiné au titulaire et conservera un exemplaire du document d'accompagnement pour chaque opération TIR qu'il commence ou termine, lequel devra également être daté, tamponné et signé, au cas où ces documents seraient requis dans le cadre d'une procédure de réclamation. Par conséquent, le nombre d'exemplaires à traiter dépendra du rôle du bureau de douane, ainsi que des situations décrites dans les paragraphes relatifs à un éventuel déchargement partiel. En résumé, le nombre d'exemplaires conservés par les bureaux de douane des pays non raccordés sera similaire à celui des volets retirés au cours de la procédure TIR sur support papier (c'est-à-dire que les bureaux d'entrée, de sortie et de destination finale conserveront un exemplaire, tandis que les bureaux de destination intermédiaire en conserveront deux). Les scénarios types énoncés à l'annexe II apportent davantage de précisions à ce sujet ;

h) Aucun bureau de douane de départ ne sera situé dans un pays non raccordé au système et les pays non raccordés ne seront pas autorisés à accepter une modification de la déclaration, étant donné qu'ils ne sont pas en mesure de transmettre une modification des

données de la déclaration au système international eTIR (ni, par extension, aux pays raccordés) ;

i) Lorsque la procédure eTIR nécessite la réimpression du document d'accompagnement (par exemple, après un changement de scellements), les bureaux de douane de passage ou de destination intermédiaire dans les pays raccordés au système seront uniquement tenus d'imprimer (ou de générer) un nouvel exemplaire pour le titulaire et de le joindre au précédent. Ils devront toutefois modifier manuellement les exemplaires destinés aux bureaux de douane non raccordés. Ainsi, les pays non raccordés seront toujours en mesure de voir la date, le cachet et la signature du bureau de douane de départ apposés dans la case 17 qu'il est proposé d'intégrer à la nouvelle présentation du document d'accompagnement. En d'autres termes, seuls les bureaux de douane de départ (initial ou intermédiaire) devront imprimer (ou générer) les exemplaires des documents d'accompagnement destinés aux bureaux de douane non raccordés au système ;

j) Pendant toute la durée de la procédure spéciale, tout bureau de douane non raccordé qui modifie des scellements ou en appose de nouveaux devra faire état des nouveaux scellements dans le champ correspondant de la case qu'il datera, tamponnera et signera dans la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de tous les exemplaires restants du document d'accompagnement ;

k) Tout au long de la procédure spéciale, lorsque les bureaux de douane non raccordés prescrivent un bureau de douane de sortie différent, le changement devra être indiqué sur tous les exemplaires restants du document d'accompagnement : les informations existantes devront être biffées et les nouvelles informations inscrites à la main. Dans les pays non raccordés, le bureau de douane de sortie prescrit devra être situé à la frontière, comme le bureau de douane de sortie déclaré dans l'itinéraire ;

l) En cas d'accident ou d'incident, le procès-verbal de constat au verso du document d'accompagnement continuera à être utilisé ;

m) Si un titulaire souhaite effectuer un chargement partiel dans un pays non raccordé, il devra soit recourir à la documentation TIR sur papier pour l'ensemble du transport, soit placer les marchandises sous la procédure eTIR, déclarer le bureau de douane de départ intermédiaire dans le pays non raccordé comme dernier bureau de douane de destination de la procédure eTIR, et commencer un nouveau transport avec un carnet TIR en version papier ;

n) Un déchargement partiel dans un pays non raccordé, déclaré et enregistré par le bureau de douane de départ d'un pays raccordé, devra être consigné dans le document d'accompagnement. Le bureau de douane de déchargement partiel (destination intermédiaire) devra biffer et signer à la main le ou les envoi(s) concerné(s), selon la procédure en vigueur applicable aux carnets TIR, sur le manifeste des marchandises de tous les exemplaires restants du document d'accompagnement, y compris sur l'exemplaire qu'il conservera.

II. Authenticité du document d'accompagnement

En cas de doute sur l'authenticité du document d'accompagnement ou sur les cachets et signatures, les agents des douanes des pays non raccordés peuvent se connecter à l'ITDB pour accéder aux données de la déclaration et des opérations TIR enregistrées dans le système international eTIR, ainsi qu'aux informations relatives au titulaire et à la garantie. Toutefois, en ce qui concerne les données de la déclaration, les informations partagées via l'ITDB se limitent aux informations contenues dans le document d'accompagnement, c'est-à-dire qu'elles ne comprennent pas les informations facultatives saisies par le pays de départ. Ces informations permettront aux pays non raccordés de s'assurer que le document d'accompagnement est valide, que la garantie est valable et que le transport a été dûment traité par les bureaux de douane précédents le long de l'itinéraire.

Il convient également de noter que la vérification du statut d'un transport TIR dans l'ITDB n'est pas obligatoire ; elle est proposée comme un moyen de contrôle supplémentaire et facultatif en cas de doute sur un transport particulier ou sur son document

d'accompagnement. Le traitement des exemplaires du document d'accompagnement par les bureaux de douane est la seule procédure requise pour l'achèvement du transport.

Les autorités douanières (et les utilisateurs de l'ITDB) des pays non raccordés ne devraient pouvoir accéder aux données relatives à des opérations et à des transports particuliers que si ces pays sont déclarés comme faisant partie de l'itinéraire, conformément à la règle existante dans les spécifications eTIR.

III. Procédure de réclamation

Tout comme les volets détachés d'un carnet TIR, les exemplaires du document d'accompagnement conservés par les bureaux de douane des pays non raccordés serviront de preuves en cas de procédure de réclamation.

IV. Réserves

Dans la version papier de la procédure, les réserves sont indiquées dans la case 27 du volet n° 2 du carnet TIR et peuvent également être indiquées au moyen d'un « R » à la rubrique 5 de la souche qui accompagne l'ensemble du transport et qui est donc visible par les autorités douanières d'autres pays. Dans cette optique, le document d'accompagnement révisé qui figure à l'annexe III permet désormais d'indiquer tout type de réserve au cours du transport. Parallèlement, si une réserve est émise par un bureau de douane mettant fin à une opération TIR, l'indication doit être apposée par les autorités douanières sur l'exemplaire du titulaire et sur l'exemplaire qui sera conservé par le bureau de douane en question, au cas où le pays où se situe ce bureau ne serait pas raccordé. Les pays raccordés doivent également saisir ces informations dans le message eTIR correspondant (I11 : Achever l'opération TIR).

V. Refus du lancement d'une opération TIR dans les pays non raccordés

Si un bureau de douane d'entrée d'un pays non raccordé refuse l'entrée d'un véhicule sur son territoire, il doit, conformément à la version actuelle des spécifications eTIR, tamponner et conserver deux exemplaires du document d'accompagnement, et indiquer, dans tous les autres exemplaires, la raison du refus d'entrée du transport dans la partie « Réserves ». Si le véhicule concerné retourne dans un pays qui n'est pas non plus raccordé, la procédure eTIR est interrompue car les pays non raccordés ne doivent pas ajouter de nouveaux pays à l'itinéraire. Par conséquent, si le titulaire souhaite poursuivre le transport TIR, un carnet TIR papier vierge doit être utilisé pour le reste du trajet.

VI. Annexe 10

Les bureaux de douane de la destination finale situés dans des pays non raccordés continueront à utiliser le système de contrôle décrit à l'annexe 10 de la Convention TIR pour transmettre les données relatives à l'achèvement du transport à la chaîne de garantie.

Annexe II

Scénarios types

I. Scénario type 1

L'itinéraire d'un transport TIR est déclaré comme suit :

1. Départ (Bureau de douane A1 – Pays A – Raccordé) ;
2. Sortie (Bureau de douane A2 – Pays A – Raccordé) ;
3. Entrée (Bureau de douane B1 – Pays B – Non raccordé) ;
4. Sortie (Bureau de douane B2 – Pays B – Non raccordé) ;
5. Entrée (Bureau de douane C1 – Pays C – Raccordé) ;
6. Destination (Bureau de douane C2 – Pays C – Raccordé).

Le nombre d'opérations TIR dans des pays non raccordés est de un.

Par conséquent, le bureau de douane A1 (départ du pays A) doit imprimer trois exemplaires au total (1x2 +1), dater, tamponner et signer la case 17 ainsi que la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois exemplaires et les remettre au titulaire.

Le bureau de douane A2 (sortie du pays A) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du titulaire et le lui restituer.

Le bureau de douane B1 (entrée dans le pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois exemplaires et conserver un exemplaire.

Le bureau de douane B2 (sortie du pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des deux exemplaires restants, en conservant un (pour l'achèvement de l'opération TIR) et restituer son exemplaire au titulaire.

Le bureau de douane C1 (entrée dans le pays C) et le bureau de douane C2 (destination dans le pays C), s'il n'existe aucune autre situation de secours nécessitant le traitement du document d'accompagnement, n'ont pas besoin de dater, de tamponner et de signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS », étant donné qu'il ne reste plus de pays non raccordés jusqu'à la fin du transport et que ce dernier peut être traité par voie électronique.

II. Scénario type 2

L'itinéraire d'un transport TIR est déclaré comme suit :

1. Départ (Bureau de douane A1 – Pays A – Raccordé) ;
2. Sortie (Bureau de douane A2 – Pays A – Raccordé) ;
3. Entrée (Bureau de douane B1 – Pays B – Non raccordé) ;
4. Destination intermédiaire (Bureau de douane B2 – Pays B – Non raccordé) ;
5. Sortie (Bureau de douane B3 – Pays B – Non raccordé) ;
6. Entrée (Bureau de douane C1 – Pays C – Non raccordé) ;
7. Destination (Bureau de douane C2 – Pays C – Non raccordé).

Le nombre d'opérations TIR dans des pays non raccordés est de trois.

Par conséquent, le bureau de douane A1 (départ du pays A) doit imprimer sept exemplaires au total (3x2 +1), dater, tamponner et signer la case 17 ainsi que la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des sept exemplaires et les remettre au titulaire.

Le bureau de douane A2 (sortie du pays A) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du titulaire et le lui restituer.

Le bureau de douane B1 (entrée dans le pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de trois exemplaires, en conserver un (pour lancer la nouvelle opération TIR) et restituer les deux autres (l'exemplaire du titulaire et l'exemplaire qui sera présenté au bureau de douane B2) au titulaire. Si le bureau de douane B1 retire les scellements du véhicule et en appose de nouveaux, le numéro d'identification des nouveaux scellements doit être inscrit manuellement dans la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de tous les exemplaires restants du document d'accompagnement.

Le bureau de douane B2 (destination intermédiaire dans le pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de quatre exemplaires au total, en conserver deux (celui qui a été daté, signé et tamponné par le bureau de douane B1 pour l'achèvement de l'opération TIR, et un autre pour le lancement de la nouvelle opération TIR), et restituer les deux autres (l'exemplaire du titulaire et celui qui sera présenté au bureau de douane B3) au titulaire. Le bureau de douane B2 doit manuellement biffer l'envoi et le numéro des scellements et inscrire le numéro d'identification des nouveaux scellements dans la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de tous les exemplaires restants du document d'accompagnement.

Le bureau de douane B3 (sortie du pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de deux exemplaires, en conserver un (celui qui a été daté, signé et tamponné par le bureau de douane B2 pour l'achèvement de l'opération TIR) et restituer son exemplaire au titulaire.

Le bureau de douane C1 (entrée dans le pays C) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois exemplaires restants, en conserver un (pour lancer la nouvelle opération TIR) et restituer les deux autres (l'exemplaire du titulaire et l'exemplaire qui sera présenté au bureau de douane C2) au titulaire.

Le bureau de douane C2 (sortie du pays C) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des deux exemplaires restants, en conserver un (pour l'achèvement de l'opération TIR) et restituer son exemplaire au titulaire. Le bureau de douane C2 doit ensuite transmettre les informations relatives à l'achèvement de l'opération en utilisant le système de contrôle international décrit à l'annexe 10 de la Convention TIR.

III. Scénario type 3

L'itinéraire d'un transport TIR est déclaré comme suit :

- | | | |
|----|----------------------|---|
| 1. | Départ | (Bureau de douane A1 – Pays A – Raccordé) ; |
| 2. | Sortie | (Bureau de douane A2 – Pays A – Raccordé) ; |
| 3. | Entrée | (Bureau de douane B1 – Pays B – Raccordé) ; |
| 4. | Départ intermédiaire | (Bureau de douane B2 – Pays B – Raccordé) ; |
| 5. | Sortie | (Bureau de douane B3 – Pays B – Raccordé) ; |
| 6. | Entrée | (Bureau de douane C1 – Pays C – Non raccordé) ; |
| 7. | Destination | (Bureau de douane C2 – Pays C – Non raccordé). |

Le nombre d'opérations TIR dans des pays non raccordés est de un.

Par conséquent, le bureau de douane A1 (départ du pays A) doit imprimer trois exemplaires au total (1x2 +1), dater, tamponner et signer la case 17 ainsi que la partie

« POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois exemplaires et les remettre au titulaire.

Le bureau de douane A2 (sortie du pays A) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du titulaire et le lui restituer.

Le bureau de douane B1 (entrée dans le pays B) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du titulaire et le lui restituer. Si les scellements des véhicules sont retirés et que de nouveaux scellements sont apposés (après une vérification physique), le bureau de douane B1 doit imprimer un nouvel exemplaire pour le titulaire qu'il doit joindre à l'ancien. Le bureau de douane B1 doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » du nouvel exemplaire du titulaire, renseigner manuellement les informations concernant les nouveaux scellements et dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des autres exemplaires destinés au pays C (pays non raccordé).

Le bureau de douane B2 (départ intermédiaire dans le pays B), après réception du message I8 du système international eTIR, doit imprimer trois nouveaux documents d'accompagnement. Le nouvel exemplaire du titulaire doit être joint à l'ancien, tandis que les anciennes versions des deux autres exemplaires imprimés pour le pays C (pays non raccordé) doivent être éliminées et remplacées par les nouvelles. Le bureau de douane B2 doit dater, tamponner et signer la case 17 ainsi que la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois exemplaires et les remettre au titulaire.

Le bureau de douane B3 (sortie du pays B) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » du nouvel exemplaire du titulaire et le lui restituer.

Le bureau de douane C1 (entrée dans le pays C) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois nouveaux exemplaires, en conserver un (pour lancer la nouvelle opération TIR) et restituer les deux autres (l'exemplaire du titulaire et l'exemplaire qui sera présenté au bureau de douane C2) au titulaire.

Le bureau de douane C2 (destination dans le pays C) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des deux exemplaires restants, en conserver un qui porte également la signature et le timbre du bureau de douane C1 (pour l'achèvement de l'opération TIR) et restituer son exemplaire au titulaire. Le bureau de douane C2 doit ensuite transmettre les informations relatives à l'achèvement de l'opération en utilisant le système de contrôle international décrit à l'annexe 10 de la Convention TIR.

Annexe III

Présentation révisée du document d'accompagnement

Figure III.1

Document d'accompagnement – Recto

(Les modifications proposées apparaissent en gras)

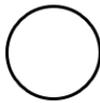
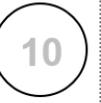
		1. Numéro et code-barres de la garantie eTIR			
2. Bureau(x) de douane de départ		3.a) Nom de l'organisation internationale 3.b) Nom de l'association émettrice			
Itinéraire et références nationales		4. Numéro d'identification du titulaire			
		5. Pays de départ		6. Pays de destination	
7. N°(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s)		8. Documents joints au manifeste			
MANIFESTE DE MARCHANDISES					
9. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) b) Marques et n° des colis ou objets		10 a) Nombre et nature des colis ou objets ; désignation des marchandises, bureau(x) de douane de destination		10 b) Code HS	11. Poids brut en kg
					16. Scellements ou marques d'identification apposés (nombre, identification)
					17. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : 
POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS					
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :			Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :		
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :			Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :		
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :			Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :		
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :			Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :		
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :			Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :		
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :			Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :		
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :			Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :		
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :			Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scellements : Réserves :		

Figure III.2
Document d'accompagnement – Verso

Procès-verbal de constat			
Établi en application de l'article 25 de la Convention TIR (voir également les règles 13 à 17 relatives à l'utilisation du carnet TIR)			
1. Bureau(x) de douane de départ	2. CARNET TIR N		
4. N°(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s) N°(s) d'identification du/des conteneur(s)		3. Nom de l'organisation internationale	
6. Le(s) scellement(s) douanier(s) est/sont intact(s) <input type="checkbox"/> non intact(s) <input type="checkbox"/>		5. Titulaire (numéro d'identification, nom, adresse et pays)	
7. Le(s) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) est/sont intact(s) <input type="checkbox"/> non intact(s) <input type="checkbox"/>		8. Observations	
9. <input type="checkbox"/> Aucune marchandise ne semble manquer <input type="checkbox"/> Les marchandises désignées aux rubriques 10 à 13 manquent (M) ou ont été détruites (D) comme indiqué à la rubrique 12			
10. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) b) Marques et n°s des colis ou objets	11. Nombre et nature des colis ou objets ; désignation des marchandises	12. M ou D	13. Observations (indiquer notamment les quantités manquantes ou détruites)
14. Date, lieu et circonstances de l'accident			
15. Mesures prises pour que l'opération TIR puisse se poursuivre <input type="checkbox"/> Apposition de nouveaux scelllements : nombre _____ caractéristiques _____ <input type="checkbox"/> Transbordement des marchandises (voir rubrique 16 ci-après) <input type="checkbox"/> Autres			
16. Si les marchandises ont été transbordées : caractéristiques du/des véhicules(s) routier(s) ou du/des conteneur(s) de substitution			
	N° d'immatriculation.	Agréé Oui Non	N° du certificat d'agrément
a) véhicule	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____ / _____
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____ / _____
	N° d'identification		
b) conteneur	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____ / _____
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____ / _____
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal		18. Visa du bureau de douane suivant du transport TIR	
_____ Lieu/Date/Timbre	_____ Signature	_____ Signature	
<input type="checkbox"/> Marquer d'une croix les cases qui conviennent			