



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

Point 5 b) i) de l'ordre du jour provisoire

Spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR :**Version 4.4 : Propositions d'amendements****Propositions d'amendements examinées par l'Organe de mise en œuvre technique****Note du secrétariat****I. Contexte**

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. Le présent document contient des propositions d'amendements déjà adoptées par le TIB, dans la section II, et celles qui ont été refusées figurent dans la section III. On trouvera à la section IV des propositions d'amendements en attente de confirmation par le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2).

II. Propositions d'amendements adoptées par le TIB**A. Notifications aux pays lorsque le transport n'atteindra pas leur territoire**

2. Le système international eTIR permet déjà de notifier aux administrations douanières, au moyen du message I15, qu'un transport n'atteindra pas le pays. Le code de fonction contenu dans le message permet aux administrations douanières de savoir quel type de renseignement figurera dans le message I15, c'est-à-dire Mise à jour des données de la déclaration, Refus de lancer une opération relative à la garantie, Informations relatives aux scellements transmises au début d'une opération TIR ou Informations relatives aux scellements transmises à l'achèvement d'une opération TIR.

3. Pour les cas où le transport n'atteint pas le pays, on peut mettre en place un mécanisme simple de notification qui repose sur le message I15 en y ajoutant deux codes « Fonction message », à savoir : « Transport interrompu en raison d'un accident ou d'un incident » et « Transport redirigé via d'autres pays ». Le message I15 devra alors simplement contenir une référence à la garantie ou aux données de la déclaration afin de permettre aux douanes de savoir à quel transport TIR se référer.



4. À sa deuxième session, le TIB a examiné et approuvé l'introduction du mécanisme décrit ci-dessus permettant d'informer les pays lorsqu'un transport TIR n'atteindra pas leur territoire, en attendant la prise en compte de l'annulation de la garantie comme troisième raison pour laquelle un transport n'atteint pas un pays.

B. Vue d'ensemble des modifications

5. À sa deuxième session, le TIB a convenu que les tableaux présentant la vue d'ensemble des modifications pour tous les messages eTIR pourraient être conservés sur le site Web eTIR, et être supprimés des spécifications fonctionnelles eTIR.

C. Itinéraire national prescrit

1. Champ de données supplémentaire

6. Au début d'une opération TIR, les autorités douanières peuvent imposer un itinéraire national. Cette information est inscrite par l'agent des douanes dans la rubrique 22 des volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR ainsi que dans la rubrique 5 de la première souche.

7. À sa première session, le TIB a examiné la nécessité de permettre aux administrations douanières de définir un itinéraire national autrement qu'en indiquant un bureau de douane et a chargé le secrétariat d'élaborer, pour l'une de ses sessions ultérieures, une proposition qui offrirait une certaine souplesse aux administrations, par exemple l'introduction d'un champ de texte libre.

8. Dans le modèle de données de l'OMD, sous la classe utilisée dans le système eTIR pour l'itinéraire national (Itinéraire) (même si celle-ci n'est pas encore activée), une classe RenseignementsSupplémentaires assortie d'un attribut « Mention » sous la forme d'un champ de texte libre pourrait être ajoutée au message I9 et permettre ainsi de définir un itinéraire national autrement qu'en indiquant un bureau de douane. Puisque les douanes pourraient définir un itinéraire soit en indiquant un bureau de douane soit en utilisant le nouveau champ de texte libre « Mention », l'état des classes RenseignementsSupplémentaires et BureauDouaneItinéraireNational serait alors « dépendant », la condition correspondante étant que l'une ou l'autre de ces classes, ou les deux, figurent dans le message si la classe ItinéraireNational est présente.

9. À sa deuxième session, le TIB a pris note de l'idée de donner aux unions douanières la possibilité d'indiquer l'itinéraire au niveau des pays, par exemple en mentionnant les codes des pays qui devraient faire partie de l'itinéraire. Il a en outre relevé que dans le carnet TIR, l'itinéraire national prescrit est appelé « itinéraire fixé », et a déclaré préférer cette terminologie, car elle s'appliquerait mieux aux unions douanières.

10. Dans le modèle de données de l'OMD, la classe Itinerary (Itinéraire) contient une classe Address (Adresse) qui contient un champ « CountryCode » (CodePays). Si le TIB adopte cette proposition, la classe et l'attribut pourraient être ajoutés à l'état « dépendant » au message I9. Compte tenu de toutes les modifications qui précèdent, le message I9 se présenterait comme suit (les modifications sont soulignées) :

Nom de la classe eTIR/de l'élément de données	Cardinalité	État
Message	..	
— Fonction message, codée	1 .. 1	R
— Identifiant message	1 .. 1	R
— Type, codé	1 .. 1	R
Garantie	1 .. 1	R
— Référence	1 .. 1	R
OpérationTIR	1 .. 1	R
— Numéro séquence	1 .. 1	R
— Numéro enregistrement	1 .. 1	R
Début	1 .. 1	R
— Date heure fin	1 .. 1	R
— Date heure délai	0 .. 1	O

Nom de la classe eTIR/de l'élément de données	Cardinalité	État
RenseignementsSupplémentaires	0 .. 1	O
Remarques	1 .. 1	R
Envoi	0 .. 1	O
ÉquipementTransport	1 .. non limité	R
Identifiant	1 .. 1	R
Scellement	1 .. non limité	R
Numéro séquence	1 .. 1	R
Numéro scellement	1 .. 1	R
Type scellement, codé	0 .. 1	O
Contrôle	1 .. 1	R
Type, codé	1 .. 1	R
RésultatsContrôle	1 .. 1	R
Résultat, codé	1 .. 1	R
ItinérairePrescrit	0 .. 1	O
BureauDouaneItinérairePrescrit	0 .. 1	D
Identifiant	1 .. 1	R
Adresse	0 .. 1	D
CodePays	1 .. 1	R
RenseignementsSupplémentaires	0 .. 1	D
Mention	1 .. 1	R
BureauDouane	1 .. 1	R
Identifiant	1 .. 1	R

11. La condition ci-après devrait également être ajoutée :

SI NON VIDE (ITINÉRAIRENATIONAL)
 ALORS NON VIDE (BUREAUDOUANEITINÉRAIRENATIONAL)
 OU NON VIDE (RENSEIGNEMENTSSUPPLÉMENTAIRES)
 OU NON VIDE (ADRESSE)

12. À sa troisième session, le TIB a accepté d'introduire les champs « Renseignements supplémentaires » et « Adresse » pour l'itinéraire prescrit, afin de donner aux pays la flexibilité nécessaire pour prescrire un itinéraire sur leur territoire douanier. Il a également approuvé l'introduction de la condition correspondante.

2. Notification d'une modification forcée de l'itinéraire

13. À sa première session, le TIB a décidé que, lorsque les administrations douanières utilisaient l'itinéraire national pour prescrire un bureau de douane de sortie différent, afin de ne pas obliger le titulaire à modifier les données de la déclaration de façon à indiquer un nouveau bureau de douane d'entrée dans le pays suivant, le système international eTIR pourrait utiliser les informations fournies dans le message de lancement de l'opération TIR (I9) pour informer les pays suivants du changement d'itinéraire. Il a chargé le secrétariat de présenter une proposition détaillée sur ce point, par exemple l'utilisation des informations sur les bureaux de douane frontaliers adjacents dans la Banque de données internationale TIR (ITDB).

14. La condition préalable à l'établissement d'un tel mécanisme de notification est de s'assurer que les informations sur les postes frontière adjacents sont correctement enregistrées dans l'ITDB pour tous les pays appliquant la procédure eTIR sur leur territoire.

15. Concrètement, sur la base du BureauDouaneItinéraireNational communiqué par un pays au moyen d'un message I9, le système international eTIR vérifiera d'abord, à l'aide des données contenues dans l'ITDB, si ce bureau de douane se trouve à la frontière avec le pays suivant sur l'itinéraire. Si tel est le cas, il modifiera, dans les données de la déclaration, le bureau de douane de sortie du pays actuel et le bureau de douane d'entrée du pays suivant, en fonction de ce qui figure dans l'ITDB, et informera les pays suivants le long de l'itinéraire au moyen d'un message I15 qui contiendra les données de la déclaration modifiées (avec le nouvel itinéraire). Le nouveau code correspondant devra également être ajouté à la liste de codes CL16 (Fonction message) qui est utilisée pour l'attribut « Fonction message, codée » dans le message I15.

16. À sa deuxième session, le TIB a accueilli favorablement la proposition concernant le mécanisme de notification d'une modification forcée de l'itinéraire. Il a également expliqué que les notifications ne seraient pas nécessaires lorsque le changement de bureau de douane

de sortie coïncide avec un changement de mode de transport, par exemple dans un port ou un terminal intermodal.

17. À sa troisième session, le TIB a approuvé l'introduction du mécanisme de notification (à l'aide du message I15) dans le cas où un itinéraire prescrit modifierait le bureau de douane de sortie d'un territoire douanier et, par conséquent, le bureau de douane d'entrée sur le territoire douanier suivant.

D. Diffusion des listes de codes eTIR

18. À sa première session, le TIB a chargé le secrétariat d'établir, pour l'une de ses sessions ultérieures, un document présentant une proposition concrète visant à s'assurer que, pour chaque cycle de mise à jour des spécifications eTIR, les listes de codes soient automatiquement diffusées à toutes les parties prenantes. À sa deuxième session, le TIB a estimé que, si elle était gérée correctement, aucune des deux options (« push » et « pull ») ne poserait de problèmes de sécurité importants et a souligné que, quelle que soit l'option choisie, un répertoire de listes de codes devrait être toujours disponible et à jour. Il a également décidé de poursuivre, à sa session suivante, ses débats sur la diffusion des listes de codes à toutes les parties prenantes, sur la base d'informations plus détaillées sur les deux options (« push » et « pull ») ainsi que sur d'éventuelles solutions hybrides.

19. Dans l'approche « push », les administrations douanières déploieraient des services Web dédiés afin que les listes de codes leur soient transmises après chaque cycle de mise à jour. Les messages échangés dans le cadre de ces services Web seraient fondés sur le diagramme de classe des cycles de mise à jour et des listes de codes présenté à la figure 29 des spécifications techniques eTIR.

20. L'approche « pull », quant à elle, pourrait reposer soit sur des appels des services Web des administrations douanières vers le système international eTIR, soit sur un répertoire de fichiers. Ensuite, à intervalles réguliers (par exemple une fois par semaine), les administrations douanières appelleraient le service Web ou téléchargeraient les listes de codes à partir d'un répertoire de fichiers.

21. Afin d'éviter que les listes de codes soient téléchargées à intervalles réguliers inutilement, une approche hybride, qui reposerait sur l'envoi de notifications aux systèmes informatiques des administrations douanières (par exemple, un appel à un service Web ou un courrier électronique envoyé à une adresse prévue à cette fin), permettrait aux administrations douanières de ne récupérer les nouvelles listes de codes que si des modifications y ont été apportées. La notification indiquerait la date et l'heure avant lesquelles le système douanier devrait récupérer la nouvelle liste de codes à partir d'un répertoire ou au moyen d'un appel au service Web et la mettre en service.

22. À sa troisième session, le TIB a convenu que le moyen le plus efficace de diffusion auprès de toutes les parties prenantes serait une solution hybride reposant sur des notifications aux services Web, et a demandé l'ajout de cette fonctionnalité dans la version 4.4 des spécifications eTIR.

E. Diagrammes de modélisation

23. À sa deuxième session, le TIB a accueilli favorablement les propositions relatives à l'utilisation des diagrammes de modélisation dans le cadre des spécifications eTIR, figurant à la section II.B du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/13, et a demandé au secrétariat de présenter un exemple où les diagrammes existants en langage UML (Unified Modeling Language) sont comparés avec les nouveaux diagrammes proposés en langage BPMN (Business Process Model and Notation), ainsi que des diagrammes de classe simplifiés. Le TIB a également encouragé les délégations à se renseigner sur les pratiques et préférences nationales auprès de leurs services compétents avant la session suivante.

1. Diagrammes de classe

24. Les diagrammes de classe en langage UML utilisés dans la version 4.3 des spécifications fonctionnelles eTIR décrivent non seulement les classes ainsi que leurs relations et leurs attributs, mais aussi un ensemble de méthodes visant à faciliter la mise en place du système international eTIR. Ces méthodes n’ont donc guère voire pas d’intérêt pour les pays qui souhaitent modifier leur système douanier de façon à appliquer la procédure eTIR. Les figures I et II ci-dessous montrent la différence entre la version actuelle et la version simplifiée du diagramme de classe « Gestion douanière des données concernant les garanties » (fig. 1.19 des spécifications fonctionnelles eTIR).

Figure I
Version actuelle du diagramme de classe « Gestion douanière des données concernant les garanties »

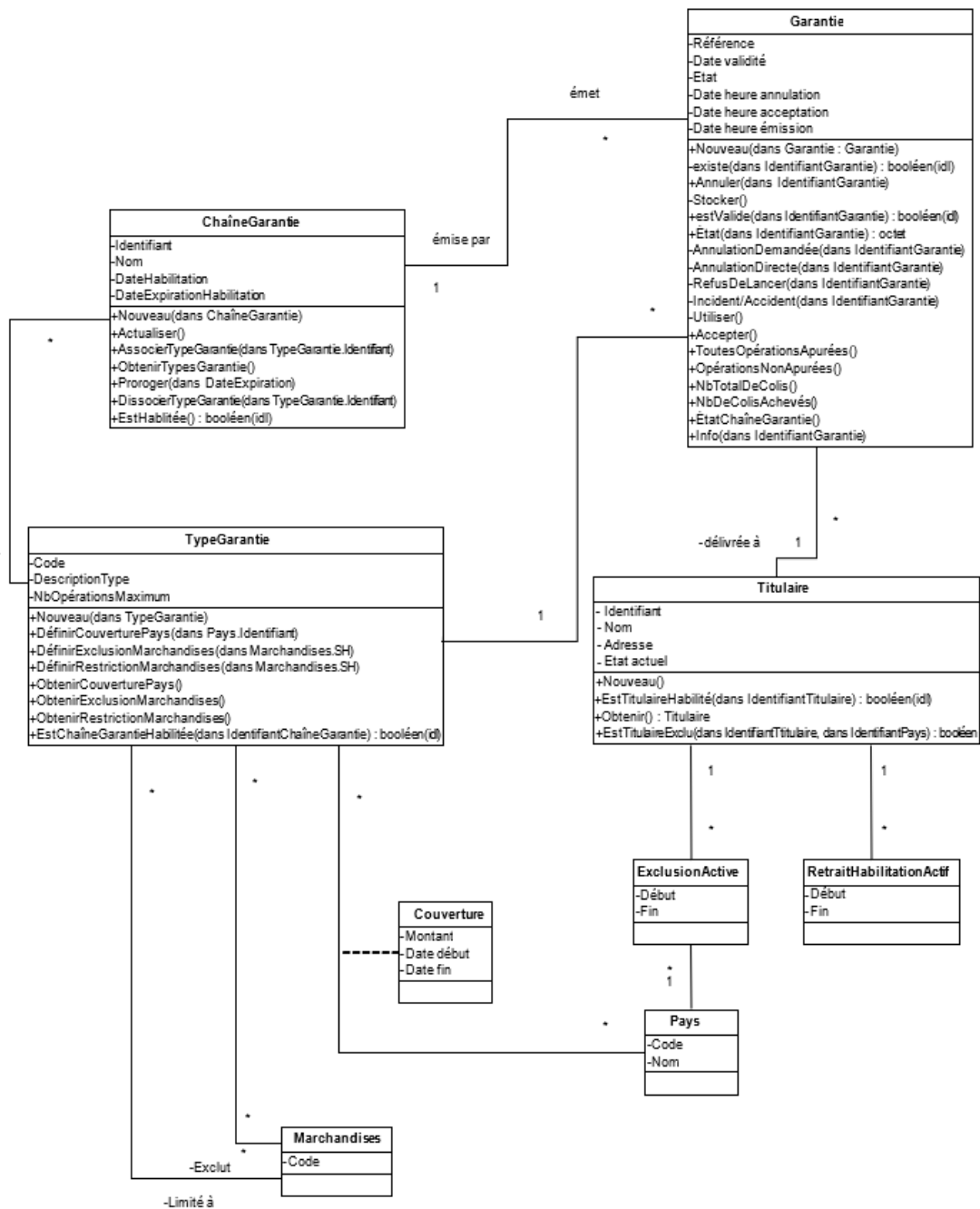
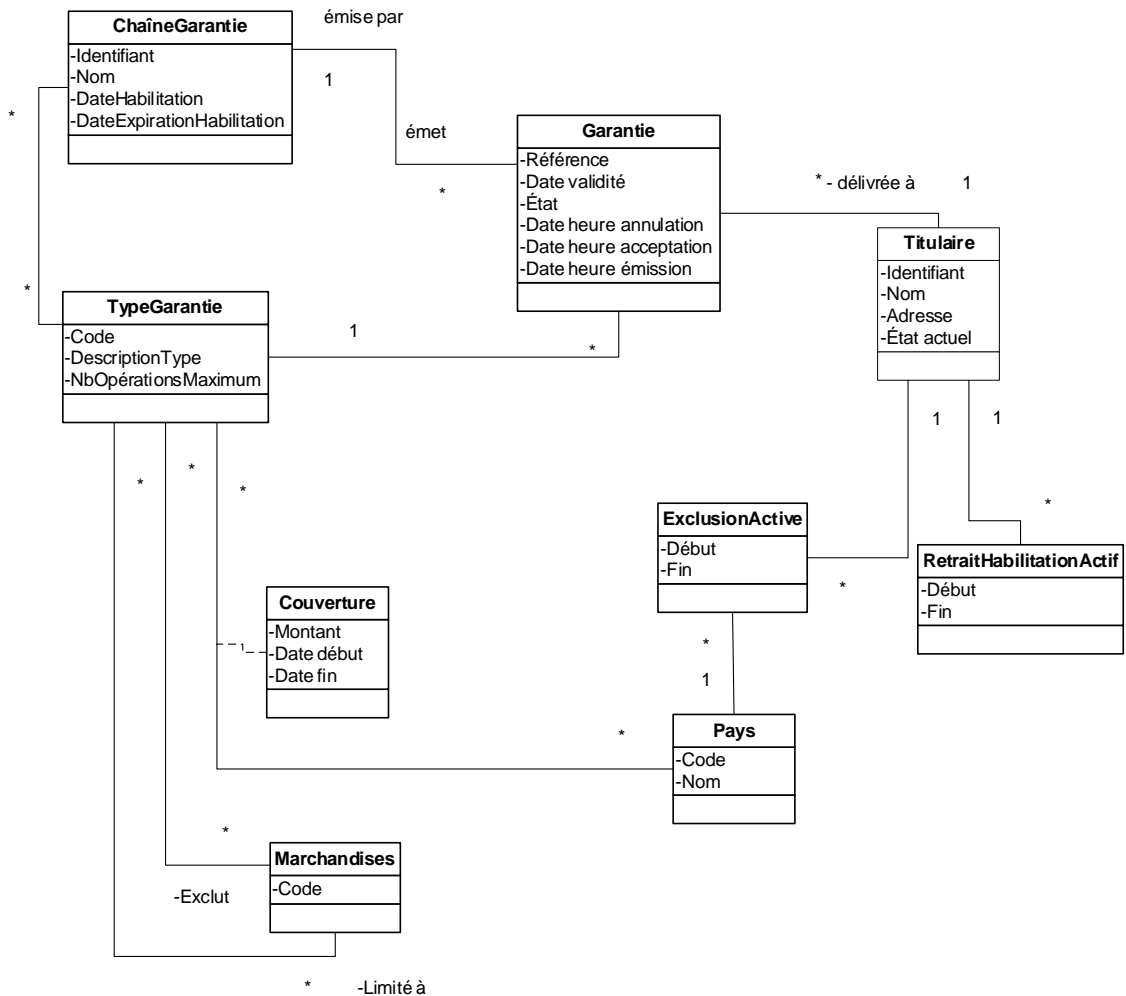


Figure II
Version simplifiée du diagramme de classe « Gestion douanière des données concernant les garanties »



25. À sa troisième session, le TIB a approuvé la simplification des diagrammes de classe.

2. Diagrammes BPMN

26. Dans la version 4.3 des spécifications eTIR, conformément à la méthodologie de modélisation uniformisée initialement retenue pour le projet eTIR, les processus sont modélisés à l'aide de diagrammes d'activité et de séquence en langage UML. Ces dernières années, la méthode de modélisation et de notation des processus métier (BPMN) a gagné en popularité dans le monde des affaires et le secteur des technologies de l'information et des communications (TIC) et est donc mieux comprise par les profanes comme par les spécialistes. Dans cette optique, le TIB est invité à décider s'il convient de remplacer, dans la version 4.4 des spécifications eTIR, les diagrammes d'activité et de séquence utilisés dans la version 4.3 par des diagrammes BPMN. Les figures III, IV et V ci-dessous représentent le diagramme d'activité « lancer l'opération TIR » en langage UML (fig. 12 des concepts relatifs au système eTIR), le diagramme de la séquence « lancer l'opération TIR » en langage UML (fig. 1.9 des spécifications fonctionnelles eTIR) et le diagramme du processus « lancer l'opération TIR » en langage BPMN.

Figure III
 Diagramme d'activité « lancer l'opération TIR » en langage UML

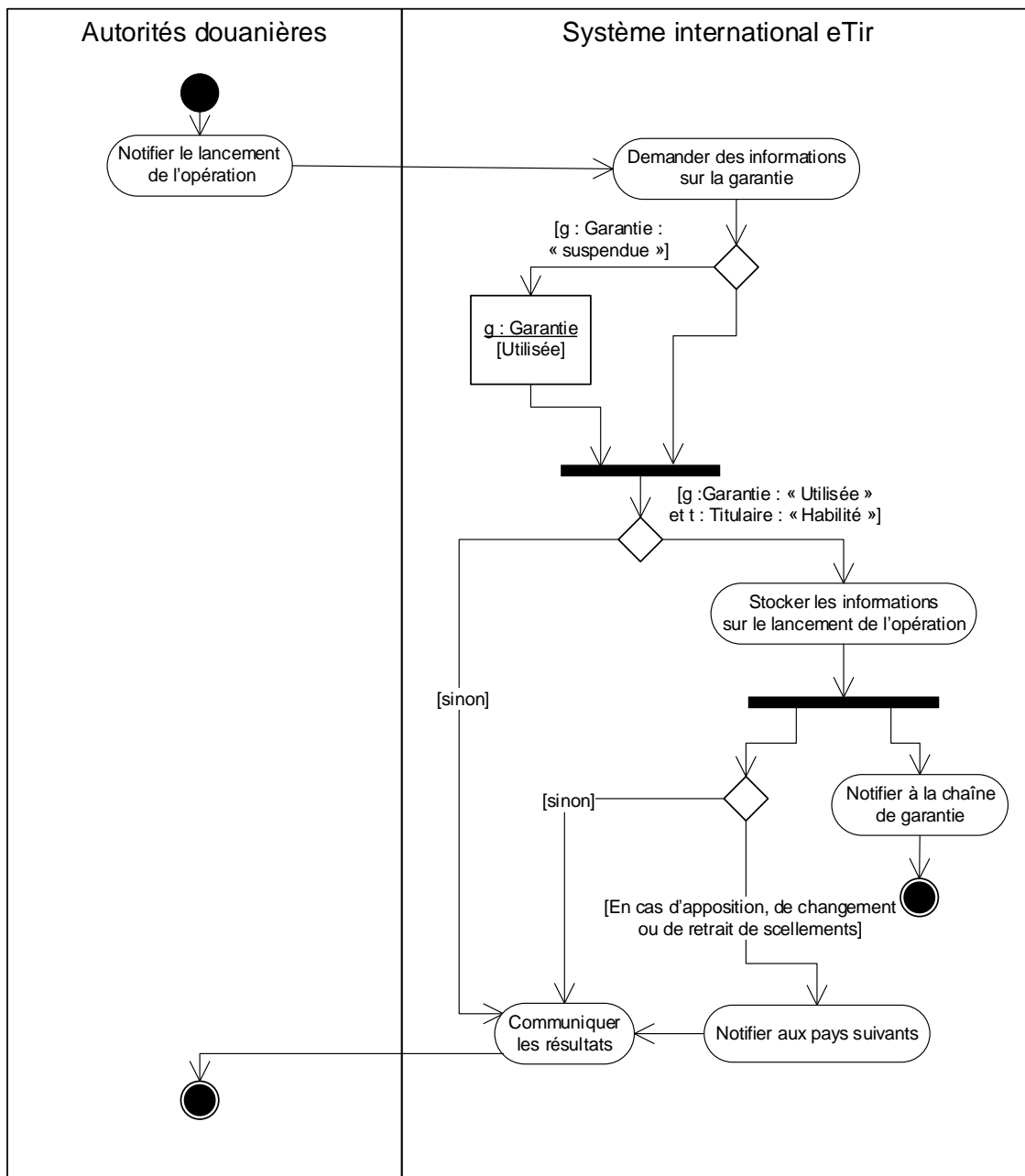


Figure IV
Diagramme de la séquence « lancer l'opération TIR » en langage UML

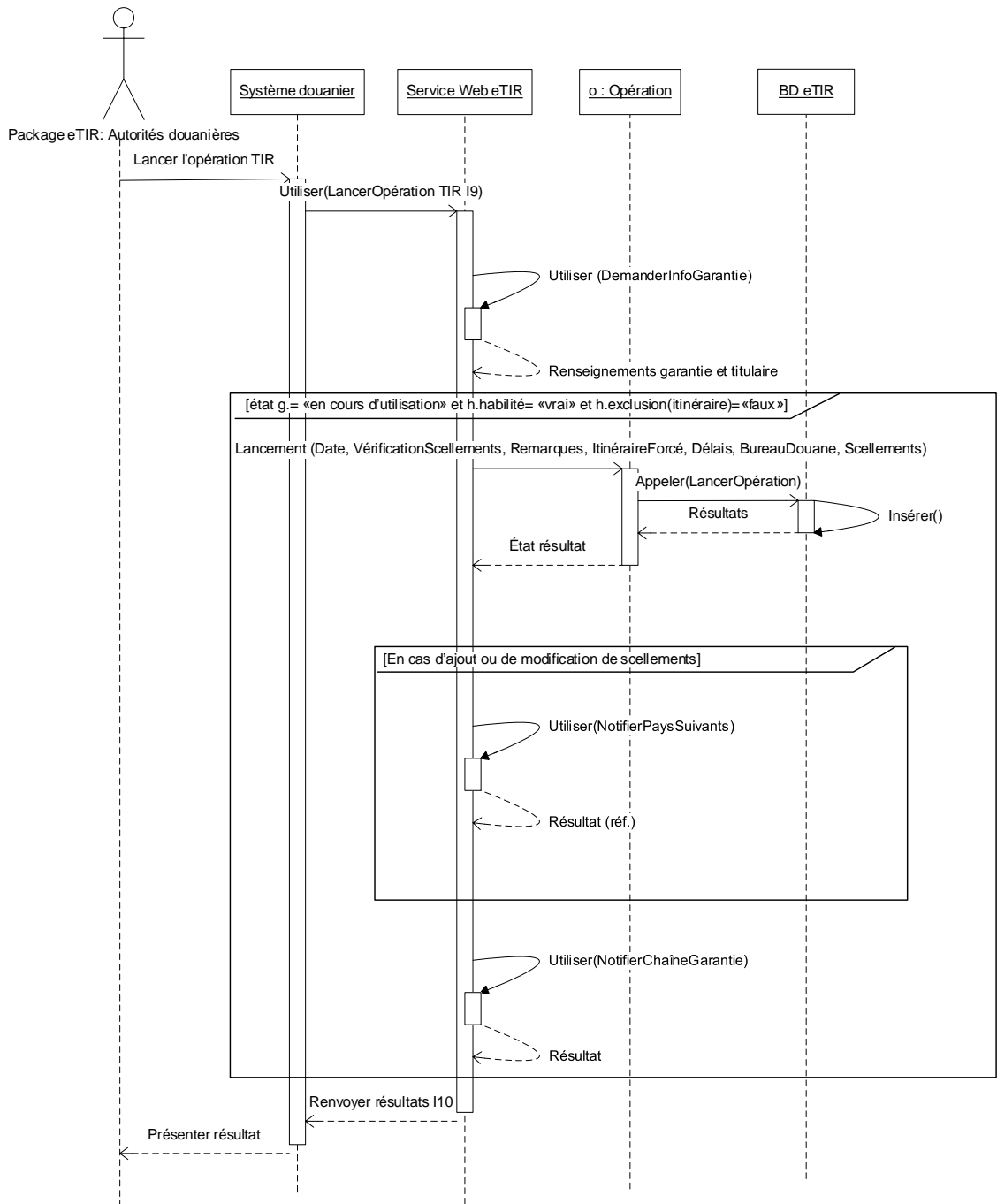
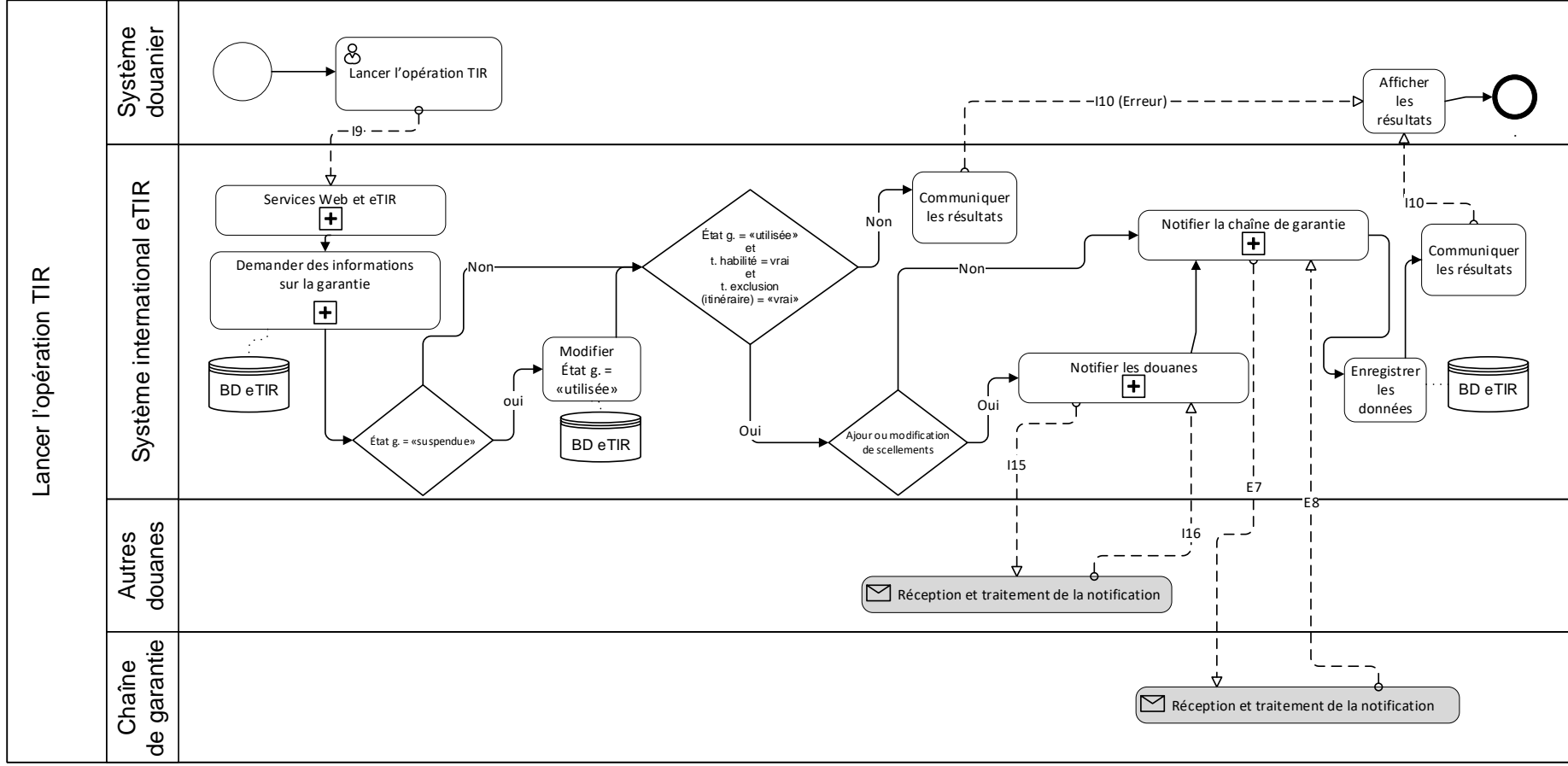


Figure V
Diagramme du processus « lancer l'opération TIR » en langage BPMN



27. À sa troisième session, le TIB a accepté de remplacer les diagrammes actuels (en langage UML) dans les concepts relatifs au système eTIR et dans les spécifications fonctionnelles par les nouveaux diagrammes proposés (en langage BPMN), conformément aux exemples ci-dessus.

F. Modification du champ « Poids brut total »

28. Le champ « Déclaration/MesurePoidsBrutTotal » est censé renvoyer à la somme totale des poids des objets expédiés déclarés par le titulaire. On ne sait toutefois pas bien ce qu'il advient de ce champ lorsque les données de la déclaration sont modifiées, que des marchandises sont déchargées ou qu'un incident ou accident provoque la destruction d'une partie du chargement.

29. Comme le titulaire ne soumet pas de renseignements anticipés rectifiés avant un déchargement partiel, ni en cas d'incident ou d'accident, on ne sait pas comment le poids brut total est traité si ce champ correspond au poids total actuel des marchandises transportées.

30. Pour plus de clarté, on pourrait envisager d'ajouter, dans le message I11 (Achever l'opération TIR), un champ à remplir en cas d'apurement partiel. La valeur de ce champ pourrait alors être retranchée du poids brut total. En outre, le poids brut total devrait être modifié en cas d'incident ou d'accident entraînant la destruction des marchandises.

31. Si les champs « Déclaration/MesurePoidsBrutTotal » et « ObjetExpédié/MesureMarchandises/MesurePoidsBrut » ne pouvaient contenir que des valeurs exprimées en kilogrammes (voir document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/16, par. 10), le poids brut total pourrait être automatiquement modifié après un déchargement partiel.

32. À sa troisième session, le TIB a chargé le secrétariat de supprimer le champ « Déclaration/MesurePoidsBrutTotal » de la version 4.4 des spécifications eTIR.

G. Date d'émission des documents joints

33. À sa troisième session, le TIB a accepté la proposition présentée par la Commission européenne, au nom de ses États membres, visant à rendre facultative la date d'émission du document joint dans tous les messages où elle apparaît (c'est-à-dire les messages E6, E9, E11, I6, I7 et I15).

H. Données relatives à l'achèvement du transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses

34. En cas de déchargement partiel ou final, le message I11 (Achever l'opération TIR) doit contenir le nombre de colis déchargés. Si des marchandises pondéreuses ou volumineuses non emballées sont déchargées, on ne sait pas bien comment remplir ce champ ni comment les douanes pourraient indiquer soit un nombre d'objets (par exemple, pour les voitures), soit un poids (par exemple, pour le blé).

35. À sa troisième session, le TIB a examiné le problème pouvant être lié aux données d'achèvement du transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses et a chargé le secrétariat d'établir une description de l'utilisation qui est faite du champ du nombre de colis pour l'une de ses sessions ultérieures.

36. Une première solution pour résoudre le problème serait de rendre facultatif le nombre de colis (et d'en modifier la cardinalité), comme suit :

Nombre colis

Description eTIR	Nombre de colis déchargés	0 .. 1
ID OMD	144	
Description OMD	Nombre d'articles emballés de telle sorte qu'on ne peut les séparer sans défaire au préalable l'emballage	
Format	n..8	
État	0	

37. Même s'il serait tentant de rendre le champ dépendant du type d'emballage, comme c'est le cas dans les messages E9 ou I7, le message I11 ne contient pas d'information sur le type d'emballage, et il n'est donc pas possible d'appliquer une condition (voir la définition des conditions figurant à la section 2.6 du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/4/Rev.2). À la place, on pourrait utiliser une règle testable, telle que présentée ci-dessous :

Nombre colis		0 .. 1
Description eTIR	Nombre de colis déchargés	
ID OMD	144	
Règle	R019	
Description OMD	Nombre d'articles emballés de telle sorte qu'on ne peut les séparer sans défaire au préalable l'emballage	
Format	n..8	
État	O	
Numéro et nom :	R019	
Description :	Si le type d'emballage déclaré n'est pas « VQ », « VG », « VL », « VY », « VR » ou « VO », alors le nombre de colis est requis	

38. À sa quatrième session, le TIB a décidé de rendre facultatif l'attribut « Nombre colis » dans le message de notification d'achèvement et d'inclure la règle présentée ci-dessus.

J. Inclusion de l'expéditeur au niveau « Envoi »

39. À sa troisième session, le TIB a chargé le secrétariat, en collaboration avec la Commission européenne, de présenter à l'une de ses sessions ultérieures une proposition détaillée sur l'inclusion de l'expéditeur (et éventuellement du destinataire) au niveau « Envoi ».

40. La modification ci-après pourrait être apportée aux messages eTIR E6, E9, E11, I6, I7 et I15 :

Envoi	1 .. non limité
Destinataire	0 .. 1
Adresse	0 .. 1
Expéditeur	0 .. 1
Adresse	0 .. 1
DocumentsJointes	0 .. non limité
FichierBinaire	0 .. 1
ObjetExpédié	1 .. non limité
RenseignementsSupplémentaires	0 .. non limité
Marchandises	1 .. 1
Classification	0 .. non limité
Destinataire	0 .. 1
Adresse	0 .. 1
Expéditeur	0 .. 1
Adresse	0 .. 1

41. Aux deux niveaux, les classes Destinataire et Expéditeur seraient facultatives, et les règles suivantes seraient ajoutées :

Numéro et nom : R0XX
Description : Si le destinataire est le même pour tous les objets expédiés, le destinataire doit être indiqué sous Envoi/Destinataire, sinon il doit être indiqué sous Envoi/ObjetExpédié/Destinataire.

Numéro et nom : R0XX
Description : Si l'expéditeur est le même pour tous les objets expédiés, l'expéditeur doit être indiqué sous Envoi/Expéditeur, sinon il doit être indiqué sous Envoi/ObjetExpédié/Expéditeur.

42. À sa quatrième session, le TIB a approuvé l'inclusion des classes Expéditeur et Destinataire au niveau « Envoi » et des règles correspondantes présentées ci-dessus.

K. Ajout du code de l'association émettrice dans les messages eTIR

43. À sa quatrième session, le TIB a prié le secrétariat d'établir une proposition d'amendement pour la version 4.4 visant à inclure le code de l'association émettrice dans les messages eTIR concernés, en particulier dans le message E1.

44. La classe ChaîneGarantie est fondée sur la classe Surety (Garant) dans le modèle de données de l'OMD (ID OMD 19B). Pour le moment, seul l'attribut « Identification » est présent dans cette classe, et il est utilisé pour fournir le code de la chaîne de garantie. Toutefois, la classe Surety de l'OMD contient également une autre classe d'identifiant qui pourrait servir à indiquer l'association émettrice de la garantie.

45. Par conséquent, la classe ChaîneGarantie pourrait être modifiée comme suit dans les messages E1, E3, E6 et I6.

	ChaîneGarantie	1 .. 1	R
	Code	1 .. 1	R
	AssociationÉmettrice	1 .. 1	R
	Code	1 .. 1	R

46. À sa cinquième session, le TIB a accepté la proposition visant à ajouter le code de l'association émettrice dans les messages E1, E3, E6 et I6, comme présenté ci-dessus.

L. Empêcher la modification des bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé

47. Lorsqu'un message E11 (Renseignements anticipés rectifiés) visant à modifier l'itinéraire est envoyé, l'itinéraire qui fait l'objet de la modification est censé être renvoyé dans son intégralité et comprend donc les bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé.

48. À sa troisième session, le TIB a accueilli favorablement l'idée d'introduire une règle testable empêchant la modification des bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé et a chargé le secrétariat d'établir une proposition détaillée pour l'une de ses sessions ultérieures.

49. La règle ci-après pourrait être incluse dans le message E11 au niveau Envoi/MoyenTransport/Itinéraire :

Numéro et nom : R0xx
 Description : Les données sur les éléments de l'itinéraire situés avant le pays recevant le message E11 ne peuvent pas être modifiées.

50. À sa quatrième session, le TIB a accueilli favorablement la proposition d'ajout d'une nouvelle règle visant à empêcher la modification des bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé. Toutefois, il a chargé le secrétariat d'analyser les conséquences possibles d'une telle règle sur les notifications relatives aux itinéraires imposés aux titulaires de carnet TIR et de rendre compte de ses conclusions à la session suivante. Le TIB a décidé de poursuivre à sa session suivante l'examen d'une révision de la règle proposée.

51. Après une analyse soigneuse, le secrétariat a estimé que cette règle, qui pourrait être incluse dans le message E11, n'aurait pas de conséquences sur les notifications relatives aux itinéraires imposés aux titulaires de carnet TIR, qui sont transmises au moyen du message I15.

52. À sa cinquième session, le TIB a approuvé l'introduction de la règle proposée ci-dessus.

M. Référence unique de l'envoi

53. Dans la version 4.3 des spécifications eTIR, le numéro de référence unique de l'envoi (RUE), un élément de données ajouté suivant les recommandations du Cadre de normes SAFE de l'OMD pour le transport, est uniquement présent au niveau « ObjetExpédié ».

Par conséquent, si le numéro RUE est le même pour tous les objets expédiés, cette information doit être répétée pour chaque objet.

54. Selon la même logique que pour le destinataire et l'expéditeur, l'ajout du numéro RUE au niveau « Envoi », avec la règle correspondante, permettrait d'éviter cette répétition.

55. À sa cinquième session, le TIB a approuvé la proposition visant à inclure le numéro RUE aux niveaux « Envoi » et « ObjetExpédié » avec la règle applicable et chargé le secrétariat d'établir une proposition détaillée pour sa session suivante.

56. Pour ajouter la classe RUE au niveau « Envoi », les messages eTIR E6, E9, E11, I6, I7 et I15 seraient modifiés comme suit (les modifications figurent en gris) :

Envoi	1 .. non limité
RUE	0 .. 1
DocumentsJoins	0 .. non limité
FichierBinaire	0 .. 1
ObjetExpédié	1 .. non limité
RenseignementsSupplémentaires	0 .. non limité
Marchandises	1 .. 1
Classification	0 .. non limité
Destinataire	0 .. 1
Adresse	0 .. 1
Expéditeur	0 .. 1
Adresse	0 .. 1
DestinationEnvoi	0 .. 1
Adresse	1 .. 1
MesureMarchandises	1 .. 1
Emballage	1 .. non limité
ÉquipementTransport	0 .. 1
RUE	0 .. 1

57. Aux niveaux « Envoi » et « ObjetExpédié », la classe RUE serait facultative, et la règle suivante serait ajoutée :

Numéro et nom : R0XX
 Description : Si le numéro RUE est le même pour tous les objets expédiés, le numéro RUE doit être indiqué sous Envoi/RUE, sinon il doit être indiqué sous Envoi/ObjetExpédié/RUE.

58. À sa sixième session, le TIB a approuvé la proposition visant à inclure le numéro RUE aux niveaux « Envoi » et « ObjetExpédié » avec la règle proposée.

N. Identification du destinataire et de l'expéditeur

59. Dans la version 4.3 des spécifications eTIR, pour le destinataire et l'expéditeur, la condition C001 permet de fournir soit un identifiant soit le nom et l'adresse. Cette dernière option devrait permettre aux administrations douanières le long de l'itinéraire du transport TIR d'identifier le destinataire et l'expéditeur. En revanche, il reste à préciser quel identifiant devrait être utilisé et comment les pays situés le long de l'itinéraire du transport TIR pourront l'utiliser pour identifier ces parties (consultation d'un registre permettant d'obtenir les informations nécessaires). Le seul identifiant de partie reconnu par toutes les Parties contractantes à la Convention TIR est l'identifiant du titulaire de carnet TIR, défini dans la Convention TIR et utilisé dans la Banque de données internationale TIR (ITDB).

60. Dans le modèle de données de l'OMD, les classes Destinataire et Expéditeur contiennent également la classe IdentificationIssuingCountry (IdentificationPaysÉmetteur), non utilisée dans les messages eTIR, qui sert à fournir des informations sur l'émetteur de l'identifiant, notamment sur un éventuel identifiant uniforme de ressource (URI).

61. L'ajout de ladite classe, associée à des conditions supplémentaires, pourrait contribuer à résoudre ce problème potentiel.

62. À sa cinquième session, le TIB a estimé que, si le nom et l'adresse devenaient obligatoires pour le destinataire et l'expéditeur, tous les pays participant à un transport TIR pourraient identifier clairement ces parties, et il a prié le secrétariat de présenter une proposition détaillée à sa session suivante.

63. Les messages E6, E9, E11, I6, I7 et I15 devraient être modifiés comme suit (les modifications sont soulignées) :

	Destinataire	0 .. 1	O
	Nom	<u>1</u> .. 1	<u>R</u>
	Identifiant	0 .. 1	O
	Adresse	1 .. 1	R
	Nom localité	1 .. 1	R
	Pays, codé	1 .. 1	R
	Rue et numéro/Boîte postale	1 .. 1	R
	Code postal	0 .. 1	O
	Expéditeur	0 .. 1	O
	Nom	<u>1</u> .. 1	<u>R</u>
	Identifiant	0 .. 1	O
	Adresse	1 .. 1	R
	Nom localité	1 .. 1	R
	Pays, codé	1 .. 1	R
	Rue et numéro/Boîte postale	1 .. 1	R
	Code postal	0 .. 1	O

64. En outre, la condition C001 devrait être supprimée pour les classes Destinataire/Nom, Destinataire/Identifiant, Destinataire/Adresse, Expéditeur/Nom, Expéditeur/Identifiant et Expéditeur/Adresse.

65. À sa sixième session, le TIB a approuvé la proposition visant à rendre obligatoires le nom et l'adresse pour le destinataire et l'expéditeur.

O. Limitation des rectifications pouvant être apportées aux données de la déclaration

1. Éléments de données de la déclaration ne devant pas être rectifiés

66. Il ressort des résultats de l'enquête menée auprès des points de contact (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2024/1), de la procédure actuelle fondée sur un support papier et des propositions formulées par le TIB à sa sixième session (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/12, par. 11) que les éléments de données ci-après ne devraient pas être rectifiés :

- Titulaire ;
- Garantie ;
- Description des marchandises ;
- Codes marchandises (codes SH) ;
- Quantité des marchandises ;
- BureauDouaneDépart ;
- LieuChargement ;
- Sur l'itinéraire :
 - Pays par lesquels le transport TIR est déjà passé ;
 - Bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé.

2. Nouvelles règles et conditions

68. Afin de limiter les rectifications pouvant être apportées aux données de la déclaration, les modifications ci-après pourraient être apportées aux messages E11 et I7.

a) Titulaire

69. Pour qu'il ne soit pas possible de demander la rectification du titulaire dans les données d'une déclaration déjà acceptée, la classe Titulaire pourrait simplement être supprimée du message E11.

70. En outre, dans le message I7, l'état de cette classe devrait être « D » (dépendant) et la condition suivante devrait lui être associée :

Numéro et nom : CXXX
 Description : SI (MESSAGE.Fonction message, codée) = « 4 »
 ALORS VIDE (TITULAIRE)

b) Garantie

71. Puisque la garantie est l'identifiant du transport TIR, il n'est pas nécessaire d'ajouter une règle ou une condition pour faire en sorte qu'elle ne puisse pas être rectifiée.

c) BureauDouaneDépart, LieuChargement, Description, codes marchandises et quantité des marchandises

72. Compte tenu du fait que les messages E11 et I7 peuvent être utilisés pour ajouter de nouveaux envois aux données de la déclaration, les rectifications apportées à la classe BureauDouaneDépart, à la classe LieuChargement, à l'attribut « Description », aux codes marchandises et à la quantité des marchandises doivent être limitées aux envois qui ont déjà été acceptés par les autorités douanières précédentes.

73. Pour qu'il ne soit pas possible de demander la rectification de ces éléments de données, une fois acceptés et enregistrés en tant que données de la déclaration, la règle ci-après pourrait être ajoutée à la classe Envoi :

Numéro et nom : RXXX
 Description : La classe BureauDouaneDépart, la classe LieuChargement, la description des marchandises, les codes marchandises et la quantité des marchandises correspondant aux envois qui figurent dans les données de la déclaration déjà acceptées ne doivent pas être rectifiés.

74. À sa septième session, le TIB a approuvé les règles et les conditions présentées ci-dessus, visant à limiter les rectifications pouvant être apportées aux données de la déclaration, et a décidé que l'on pouvait attendre que la version 4.4 soit établie avant de les inclure dans les spécifications eTIR.

P. Lieux de chargement et de déchargement

75. Conformément aux recommandations figurant dans le Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), un certain nombre d'éléments de données facultatifs ont été incorporés dans les messages eTIR afin de satisfaire aux prescriptions de base en matière de données de sécurité et de sûreté que les pays pourraient appliquer aux marchandises en transit. C'est pourquoi les éléments de données « LieuChargement » et « DestinationEnvoi » ont respectivement été ajoutés aux niveaux « Envoi » et « ObjetExpédié ».

76. Bien que ces éléments de données soient facultatifs, diverses questions ont été soulevées lors des tests de conformité en ce qui concerne leur utilisation et leurs différences. Il s'agit notamment des questions suivantes :

- Pourquoi la classe LieuChargement est-elle indiquée au niveau « Envoi » et la classe DestinationEnvoi est-elle indiquée au niveau « ObjetExpédié » ?
- Pourquoi la classe DestinationEnvoi contient-elle une classe Adresse obligatoire alors que la classe LieuChargement ne contient pas de classe Adresse ?

77. D'autres éléments de données associés sont également disponibles dans le modèle de données de l'OMD, mais ils ne figurent pas dans les prescriptions applicables au transit énoncées dans le Cadre de normes SAFE. En particulier, la classe UnloadingLocation (LieuDéchargement) peut être renseignée au niveau « Envoi » et la classe GoodsConsignedPlace (LieuEnvoiMarchandises) peut être renseignée au niveau « ObjetExpédié ». Tous ces éléments de données offrent la possibilité d'indiquer une adresse.

78. Le TIB a récemment accepté une proposition visant à incorporer les classes Destinataire et Expéditeur aux niveaux « Envoi » et « ObjetExpédié ». De même, dans la version 4.4, le message eTIR correspondant pourrait inclure l'élément de données ci-après, relatif aux lieux de chargement et de déchargement des marchandises :

- **Envoi**
 - LieuChargement
 - Adresse
 - LieuDéchargement
 - Adresse
- **ObjetExpédié**
 - LieuEnvoiMarchandises
 - Adresse
 - DestinationEnvoi
 - Adresse

79. En outre, par souci de clarté, les noms de champs eTIR « LieuEnvoiMarchandises » et « DestinationEnvoi » pourraient être alignés sur les termes utilisés au niveau « Envoi », à savoir LieuChargement et LieuDéchargement. À des fins de cohérence, toutes les classes Adresse pourraient quant à elles être rendues facultatives.

80. Enfin, comme pour les classes Destinataire et Expéditeur, les classes de lieux pourraient être rendues dépendantes et une règle pourrait être ajoutée pour expliquer qu'elles doivent être indiquées au niveau « Envoi » lorsqu'elles sont identiques pour tous les objets expédiés et au niveau « ObjetExpédié » lorsqu'elles diffèrent.

81. À la lumière des prescriptions examinées et des opinions exprimées aux sessions précédentes, les éléments ci-après pourraient être inclus dans les messages E6, E9, E11, I6, I7 et I15 au niveau « Envoi » :

- **Envoi**

• LieuChargement	O	0..1
• Adresse	O	0..1
• LieuDéchargement	O	0..1
• Adresse	O	0..1

82. À sa septième session, le TIB a accepté la proposition visant à ce que les informations relatives aux lieux de chargement et de déchargement soient harmonisées comme indiqué ci-dessus, et a demandé que soit supprimée la classe DestinationEnvoi au niveau « ObjetExpédié ».

Q. Date et heure d'acceptation de la déclaration

83. Dans la version 4.3 des spécifications eTIR, le message « Enregistrer les données de la déclaration » (I7), comme tous les autres messages permettant d'échanger les données de la déclaration, ne contient qu'un attribut de date, à savoir l'attribut « Date heure émission », dont la description et l'utilisation indiquent clairement qu'il s'agit de la date à laquelle les messages E9 ou E11 ont été émis. Cette date constitue en partie l'équivalent fonctionnel de

la rubrique 14 du carnet TIR, qui contient le lieu et la date auxquels le titulaire déclare que les informations figurant dans les rubriques 1 à 12 sont correctes et complètes.

84. Dans le carnet TIR, le premier bureau de douane de départ doit apposer son cachet (en indiquant la date) et sa signature dans la rubrique 17 de tous les volets (pour certifier l'acceptation de la déclaration) ainsi que dans la rubrique 23 du premier volet (pour certifier le lancement de la première opération TIR). Bien que, dans la pratique, ces deux actions soient généralement effectuées presque simultanément, leurs fonctions sont différentes.

85. Si les métadonnées de tous les messages eTIR contiennent une date et une heure techniques à laquelle le message a été envoyé, celles-ci peuvent différer de la date et de l'heure fonctionnelles auxquelles les événements ou les actions signalés au moyen de ces messages ont eu lieu. Par conséquent, actuellement, l'heure et la date réelles auxquelles la déclaration a été acceptée ne font pas partie des informations échangées par les administrations douanières au moyen des messages eTIR. La date de début de l'opération TIR suivant l'acceptation de la déclaration permet de se faire une bonne idée de la date d'acceptation.

86. Toutefois, dans le modèle de données de l'OMD, la classe Déclaration contient également un attribut AcceptanceDateTime (DateHeureAcceptation), qui sert à enregistrer la date à laquelle la déclaration a été acceptée par les douanes. Le TIB souhaitera peut-être se demander s'il convient de faire figurer cet attribut dans tous les messages permettant l'échange des données de la déclaration (c'est-à-dire les messages E6, I6, I7 et I15).

87. À sa sixième session, le TIB a effectivement décidé qu'il fallait inclure l'attribut « Date heure acceptation » dans tous les messages permettant l'échange des données de la déclaration (c'est-à-dire les messages E6, I6, I7 et I15) et a demandé au secrétariat d'élaborer une proposition détaillée pour sa session suivante.

88. Par conséquent, dans les messages E6, I6, I7 et I15, les éléments ci-après (qui figurent en caractères soulignés) pourraient être ajoutés :

DonnéesDéclaration

0 .. non limité

Description eTIR	Classe représentant les données de la déclaration telles qu'acceptées par la douane
ID OMD	42A
Description OMD	Cette classe est utilisée pour toutes les informations déclaratives figurant dans les dossiers d'information de base (DIB) ci-après : - Réponse/Déclaration - LPCO/ObligationGarantie/Déclaration - InterGov/Déclaration - InterGov/ObligationGarantie/Déclaration Nota : Lorsqu'une déclaration initiale est envoyée dans un message de classe InterGov ou Réponse, l'ensemble de la déclaration (telle qu'envoyée par l'opérateur économique) peut être fourni (au niveau du dossier d'informations de base (DIB)).
Condition	C010
État	O/D

Date heure émission

1 .. 1

Description eTIR	Date à laquelle le message E9 (ou E11) reçu par la douane a été émis
ID OMD	D011
Description OMD	Date à laquelle un document a été émis et, le cas échéant, signé ou authentifié par un autre moyen
Format	an..35
État	R
Attribut	Type : Date Heure. Format. Code Liste de codes : UN/CEFACT CL 2379
Code(s) restreint(s)	208 CCYYMMDDHHMMSSZHHMM

Date heure acceptation

1 .. 1

Description eTIR	<u>Date à laquelle la déclaration a été acceptée par la douane</u>
ID OMD	<u>023</u>
Description OMD	<u>Date à laquelle un document a été ou sera accepté conformément à la législation nationale</u>
Format	<u>an..35</u>
État	<u>R</u>
Attribut	Type : Date Heure. Format. Code <u>Liste de codes : UN/CEFACT CL 2379</u>
Code(s) restreint(s)	<u>208 CCYYMMDDHHMMSSZHHMM</u>
[...]	

89. À sa septième session, le TIB a approuvé l'ajout de l'attribut Date heure acceptation dans les messages E6, I6, I7 et I15, comme décrit ci-dessus.

III. Propositions d'amendements refusées par le TIB

A. Prolongation de la validité de la garantie

90. À sa troisième session, rappelant que les cas qui nécessiteraient de prolonger une garantie sont très rares et qu'il faudrait des efforts importants pour modifier les spécifications eTIR de façon à en tenir compte, le TIB a rejeté l'idée de prolonger la validité de la garantie, comme proposé à la section II.A du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/18.

B. Suppression des informations relatives aux scellements dans les messages E9 et E11

91. À sa quatrième session, le TIB a décidé que les informations relatives aux scellements resteraient dans les messages Renseignements anticipés TIR (E9) et Renseignements anticipés rectifiés (E11), contrairement à la proposition présentée par le secrétariat à la section II.B du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/4.

IV. Propositions d'amendements en attente d'approbation par l'AC.2

A. Refus de lancer une opération TIR

92. D'après les meilleures pratiques relatives à l'utilisation du carnet TIR (chap. 7.2 du Manuel TIR), si un pays décide de ne pas autoriser un transport TIR sur son territoire, il est vivement recommandé aux autorités douanières du bureau de douane d'entrée (de passage) d'appliquer la procédure suivante :

a) Compléter, tamponner et détacher les volets n^{os} 1 et 2, qui certifient le début et l'achèvement de l'opération TIR pour leur pays ;

b) Indiquer à la rubrique « Pour usage officiel » de tous les volets n^{os} 1 et 2 restants la raison précise pour laquelle il a été décidé de refuser l'entrée du transport TIR sur le territoire national. Il convient de faire référence à la décision de refus ainsi qu'aux dispositions du droit national ou international sur lesquelles cette décision est fondée ;

c) Indiquer à la rubrique 5 des souches correspondantes n^{os} 1 et 2 la mention « Accès refusé ».

d) Au retour des marchandises au bureau de douane de sortie (de passage), les autorités douanières devraient approuver les changements apportés à la rubrique 6 (Pays de destination) dans les volets restants n^{os} 1 et 2 et procéder à l'ouverture du carnet TIR pour une opération TIR sur le territoire de leur pays.

93. Dans la version 4.3 des spécifications eTIR, les points a) à c) sont remplacés par l'envoi d'un message indiquant un refus de lancer une opération TIR (I17) et le point d) par une demande de changement de l'itinéraire (E11) suivie de l'enregistrement des données de la déclaration modifiées (I7).

94. Alors que l'utilisation d'une paire de volets du carnet TIR réduit le nombre d'opérations TIR pouvant être couvertes par ledit carnet, dans le système eTIR, une simple règle pourrait être ajoutée pour faire en sorte qu'une opération qui n'a pas eu lieu en raison d'un refus de lancement ne puisse pas avoir d'incidence sur le nombre d'opérations qui sont couvertes par une garantie électronique.

95. À sa sixième session, le TIB a décidé que le refus de lancer une opération TIR ne devrait pas réduire la couverture d'une garantie électronique, sous réserve de confirmation par l'AC.2, et a demandé au secrétariat d'élaborer une proposition détaillée de règle pour sa session suivante.

96. À sa septième session, le TIB a accepté, sous réserve de l'approbation de l'AC.2, l'ajout de la nouvelle règle ci-dessous dans la classe OpérationTIR des messages E6, I6 et I15 :

Numéro et nom :	R0XX
Description :	Les opérations que les douanes ont refusé de lancer ne doivent pas être prises en compte dans le calcul du nombre d'opérations couvertes par une garantie.
