Document informel WP.30/GE.1 (2021) No. 11

Distr. générale
08 septembre 2021

Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR

Première session
Genève, 27-29 janvier 2021
Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire
Version 4.3 des spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR
Introduction

Version 4.3 des spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR

Introduction

A. HISTORIQUE DE LA QUESTION ..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

B. INTRODUCTION À LA DOCUMENTATION CONCEPTUELLE, FONCTIONNELLE ET TECHNIQUE DU SYSTÈME ETIR **43**

b.1 Phases et flux de tâches **44**

b.2 Approche pas à pas appliquée à la méthode UMM **45**

b.3 Structure et actualisation du document **46**

b.4 Diagramme des responsabilités des parties prenantes **47**

b.5 Examen et état de validation **48**

MODÉLISATION DU DOMAINE D'ACTIVITÉ **50**

1. Vision **50**
1.1 Titre du projet et abréviation 50
1.2 Objectifs 51
1.3 Périmètre du projet eTIR 51
1.3.1 Parties prenantes 51
1.3.2 Information 52
1.4 Références 52
1.5 Champ d'application du projet 52
1.6 Contraintes 53
1.6.1 Contraintes techniques 54
1.6.2 Contraintes politiques/juridiques 54
1.6.3 Contraintes financières/économiques 54
1.6.4 Autres contraintes 54
1.7 Besoins des parties prenantes 54
1.7.1 Besoins des administrations douanières 54
1.7.2 Besoins du secteur des transports 55

2. Domaine du régime TIR **55**
2.1 Diagramme d'ensemble du régime TIR 56
2.2 Description du diagramme d'ensemble du régime TIR 56

3. Cas d'utilisation du cycle de vie du carnet TIR **57**
3.1 Acteurs du cycle de vie du carnet TIR 58
3.1.1 Organisation internationale et associations nationales 58
3.1.2 Autorités compétentes 59
3.1.3 Titulaire de carnet TIR 60
3.1.4 Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) 61
3.2 Diagramme du cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR » 62
3.3 Description du cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR » 62
3.4 Diagramme d'activité de haut niveau « cycle de vie du carnet TIR » 63

4. Élaboration des cas d'utilisation **64**
4.1 Cas d'utilisation « délivrance et distribution » 64
4.1.1 Diagramme du cas d'utilisation « délivrance et distribution » 64
4.1.2 Description du cas d'utilisation « délivrance et distribution » 65
4.1.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « délivrance et distribution » 67
4.2 Cas d'utilisation « transport TIR » 68
4.2.1 Diagramme du cas d'utilisation « transport TIR » 68
4.2.2 Description du cas d'utilisation « transport TIR » 69
4.2.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « transport TIR » 71

4.2.4 Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation « transport TIR » 72
4.3 Cas d'utilisation « retour et archivage » 73
4.3.1 Diagramme du cas d'utilisation « retour et archivage » 73
4.3.2 Description du cas d'utilisation « retour et archivage » 73
4.3.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « retour et archivage » 75
4.4 Cas d'utilisation « procédure d'apurement » 75
4.4.1 Cas d'utilisation « procédure d'apurement » 75
4.4.2 Description du cas d'utilisation « procédure d'apurement » 76
4.4.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « procédure d'apurement » 77
4.4.4 Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation « procédure d'apurement » 78
4.5 Cas d'utilisation « début d'opération TIR » 79
4.5.1 Diagramme du cas d'utilisation début d'une opération TIR 79
4.5.2 Description du cas d'utilisation « début d'opération TIR » 79
4.5.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « début d'opération TIR » 81
4.5.4 Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation « début d'opération TIR » 82
4.6 Cas d'utilisation « fin d'opération TIR » 83
4.6.1 Diagramme du cas d'utilisation « fin d'opération TIR » 83
4.6.2 Description du cas d'utilisation « fin d'opération TIR » 84
4.6.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « fin d'opération TIR » 87
4.6.4 Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation fin d'opération TIR 88

5. Classes d'entité 89

6. Diagramme de classe de haut niveau 89
6.1 Description de diagramme de classe de haut niveau 89
6.1.1 Organisation internationale 90
6.1.2 Association 91
6.1.3 Véhicule routier 92
6.1.4 Unité de chargement scellée 92
6.1.5 Transport TIR 93
6.1.6 Opération TIR 95
6.1.7 Rubrique du manifeste des marchandises 96
6.1.8 Bureau de douane 97
6.1.9 Pays 98
6.1.10 Titulaire de carnet TIR 99
6.2 Diagramme de classe de haut niveau 100

ANNEXE I LISTE DES CONDITIONS 101

ANNEXE II GLOSSAIRE TIR 105

ANNEXE III ÉLÉMENTS DE DONNÉES ACTUELS DU CARNET TIR 110

ANNEXE IV UML 153

1. Glossaire des symboles UML 153

2. Élaboration d'un diagramme de classe – Exemple de l'opération TIR 154

ANNEXE V GLOSSAIRE UMM/UML 157

ANNEXE VI ANALYSE COÛTS-AVANTAGES DU SYSTÈME ETIR : RÉSUMÉ, LIMITES ET RECOMMANDATIONS 168

VI.1 Généralités 168

VI.2 Résumé de l'analyse coûts-avantages 169
VI.2.1 Avertissement 169
VI.2.2 Objectif et méthode 169
VI.2.3 Solutions techniques 170
VI.2.4 Scénarios 170
VI.2.5 Coûts 171
VI.2.5.1 Coûts de mise au point 171
VI.2.5.2 Coûts de démarrage 171
VI.2.5.3 Coût de fonctionnement et d'hébergement 172
VI.2.5.4 Coûts de l'assistance informatique 172
VI.2.5.5 Coûts d'adaptation des applications nationales 172
VI.2.5.6 Autres coûts 173
VI.2.6 Avantages 173
VI.2.6.1 Pour les douanes 173
VI.2.6.2 Pour la chaîne de garantie 173
VI.2.6.3 Pour les titulaires 173
VI.2.7 Résultats de l'analyse coûts-avantages 173
VI.2.8 Conclusions et recommandations 175

VI.3 Évaluation de l'analyse coûts-avantages par le secrétariat 175
VI.3.1 Champ d'application 175
VI.3.1.1 Considérations générales 175
VI.3.1.2 Solutions techniques 175
VI.3.1.3 Scénarios 175
VI.3.2 Hypothèses 176
VI.3.3 Aspects méthodologiques 176
VI.3.3.1 Analyse des points de fonction 176
VI.3.3.2 Coûts 176
VI.3.3.3 Avantages 177
VI.3.3.4 Analyse coûts-avantages 177
VI.3.4 Conclusions 177

VI.4 Recommandations 177

ANNEXE VII DÉCLARATION COMMUNE SUR L'INFORMATISATION DU RÉGIME TIR 178

ANNEXE VIII LISTE DES TABLEAUX 180

ANNEXE IX LISTE DES FIGURES 181

ANNEXE X RÉFÉRENCES 182

a. Historique de la question

À sa quatre-vingt-quinzième session, le Groupe de travail a indiqué que les phases I et II du processus de révision TIR étant achevées, l'étape logique suivante était de doter le régime TIR d'une base juridique et administrative permettant de recourir aux techniques modernes d'information, de gestion et de surveillance fondées sur des procédures électroniques hautement automatisées et sécurisées. Il a considéré que l'informatisation du régime TIR était inévitable vu : a) l'évolution aujourd'hui extrêmement rapide de la technologie, basée sur les techniques d'Internet et des cartes à puce, qui touchait particulièrement les transports et les échanges internationaux ; b) le besoin sans cesse croissant d'améliorer l'efficacité des procédures de transit douanier ; et c) la nécessité de lutter contre les activités frauduleuses par les moyens les mieux adaptés et les plus efficaces (TRANS/WP.30/190, par. 26).

Le Groupe de travail a jugé qu'il fallait prendre en considération l'existence d'une grande diversité de procédures douanières, de pratiques administratives et de prescriptions juridiques nationales dans les Parties contractantes à la Convention.. L'informatisation du régime TIR, fondée sur le régime TIR tel que modifié lors des phases I et II du processus de révision TIR, devrait donc être centrée sur la possibilité de relier les procédures nationales de transit douanier au moyen d'un fichier de données normalisé, électronique et/ou sur support papier, contenant tous les renseignements du carnet TIR. Le fichier électronique à créer devrait être compatible avec la plupart, voire l'ensemble, des solutions techniques possibles d'échange de données informatisé (EDI) appliquées ou appelées à l'être dans les Parties contractantes à la Convention (TRANS/WP.30/190, par. 27).

Le lien entre les procédures douanières nationales et le transfert des fichiers de données devrait être assuré au moyen : a) des systèmes internationaux d'EDI, comme c'est le cas actuellement dans le cadre du Nouveau système de transit informatisé (NSTI) ; b) des cartes à puce qui pourraient être remplies et portées par le transporteur aussi bien qu'être remplies, lues et validées par les autorités douanières ; ou c) des carnets TIR actuels, sur support papier, éventuellement complétés par des systèmes de code-barres et d'identification du titulaire du carnet TIR (TRANS/WP.30/190, par. 28).

Quel que soit le système qui serait retenu, le Groupe de travail était d'avis que la méthode suivie pour informatiser le régime TIR devait être audacieuse et prospective et permettre d'accepter toutes les solutions technologiques possibles susceptibles d'être appliquées dans les années à venir (TRANS/WP.30/190, par. 29).

Afin de progresser fermement dans ce domaine complexe, le Groupe de travail a décidé de suivre la pratique établie et de créer un groupe spécial d'experts de l'informatisation du régime TIR, qui devrait être composé d'experts des pays intéressés et de représentants des transporteurs (TRANS/WP.30/190, par. 30).

À sa quatre-vingt-seizième session, le Groupe de travail a estimé que le groupe d'experts, après avoir mis en exergue les faiblesses et contraintes actuelles du système, devrait, en particulier :

- Définir les objectifs, les procédures et les ressources nécessaires en vue de l'informatisation du régime TIR et déterminer le rôle des divers intervenants (secrétariat, gouvernements, Union internationale des transports routiers (IRU), etc.) dans ce processus ;
- Analyser toutes les prescriptions administratives et juridiques intéressant l'informatisation du régime TIR ;
- Étudier les solutions techniques appropriées dans ce domaine ;
- Étudier les résultats obtenus dans l'exploitation de systèmes automatisés analogues, aux niveaux national et sous-régional, tel le NSTI, en vue de définir divers scénarios et solutions possibles, tout en précisant les avantages et les inconvénients des diverses méthodes (TRANS/WP.30/192, par. 37).

Le Groupe spécial d'experts (appelé ci-après « Groupe spécial ») s'est réuni à deux reprises en 2001, le 19 février et le 21 juin.

En ce qui concerne les objectifs du processus d'informatisation, le Groupe spécial a jugé que ceux définis par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-quinzième session restaient valables (TRANS/WP.30/2001/13, par. 13 et 14).

Le Groupe spécial a réexaminé les approches principales possibles pour l'informatisation du régime TIR et a estimé que la démarche d'informatisation était un processus continu en plusieurs étapes et qu'il ne fallait donc exclure aucune des solutions possibles à ce stade. Des efforts devraient être poursuivis au niveau national pour adapter la législation douanière à l'utilisation des méthodes informatisées de traitement et d'échange des données et de la signature électronique (TRANS/WP.30/2001/13, par. 18 et 19).

Le Groupe spécial a jugé que quelle que soit l'approche finalement choisie, les modifications apportées à la Convention TIR, du point de vue juridique, pourraient rester limitées et qu'il suffirait essentiellement de modifier la Convention soit en y ajoutant une définition du carnet TIR qui inclue l'emploi de fichiers électroniques mobiles, soit en y introduisant un nouvel article qui permette l'utilisation des nouvelles technologies en général, y compris l'acceptation des signatures électroniques, sans modifier le reste du texte de la Convention. Des dispositions spéciales traitant des conditions juridiques et techniques s'appliquant aux nouvelles technologies acceptées pourraient être ajoutées dans une nouvelle annexe (TRANS/WP.30/2001/13, par. 23).

En ce qui concerne le rôle joué par les divers acteurs du régime TIR dans le processus d'informatisation, le Groupe spécial a constaté que ce processus aurait des conséquences tant pour les personnes et organisations participant à la délivrance et la gestion des garanties, que pour les autorités douanières ayant pour tâche de contrôler et traiter les données fournies et de veiller à ce que des marchandises arrivent intactes au bureau de douane de destination. En outre, l'utilisation de la gestion des risques informatisée aurait une incidence sur le travail des autorités douanières et des associations au niveau national, comme sur celui de l'organisation internationale, des assureurs et de la Commission de contrôle TIR (TIRExB). Le Groupe spécial a cependant jugé qu'à ce stade il était prématuré d'examiner cette question, celle-ci étant tributaire d'un certain nombre de facteurs encore inconnus (TRANS/WP.30/2001/13, par. 26 et 27).

Sur la base des résultats des travaux accomplis par le Groupe spécial, le Groupe de travail a chargé le secrétariat d'organiser des réunions de groupes spéciaux d'experts. Ces groupes devaient traiter des deux principaux problèmes que le Groupe spécial avait rencontrés dans l'exécution de ses travaux, à savoir :

- Étudier les aspects théoriques et pratiques du processus d'informatisation du régime TIR, y compris ses répercussions financières et administratives tant à l'échelon national qu'international, et établir un projet d'ensemble de messages électroniques permettant l'échange informatisé de données, au niveau national, entre les Parties contractantes et les organisations internationales ;
- Étudier en détail l'incidence des diverses approches recensées par le Groupe spécial d'experts sur les dispositions actuelles de la Convention TIR ainsi que les répercussions qu'elles pourraient avoir sur le droit international privé et les formalités administratives nationales, et analyser le rôle que pouvaient jouer les divers acteurs (notamment les associations nationales, l'organisation internationale, les assureurs et la TIRExB) dans le fonctionnement de la Convention TIR lorsque le système sur support papier aurait été complété ou remplacé par un système d'échange de données informatisé (TRANS/WP.30/2001/13, par. 31).

Sur la base de ce qui précède, le groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR (appelé ci-après le groupe d'experts), lors de sa première session, a adopté l'énoncé de son mandat, qui stipulait notamment qu'il devait :

- Énumérer et analyser les données requises pour une opération de transport TIR aux niveaux national et international, ainsi que prévu dans la Convention TIR et dans les résolutions et recommandations adoptées par le Comité de gestion de la Convention

TIR (AC.2) (en particulier les annexes 1, 4 et 9 de la Convention TIR) et dresser un inventaire des nouvelles caractéristiques qui pourraient être incluses dans la version électronique du régime TIR. Sur cette base, le groupe devait établir des diagrammes décrivant les flux de données actuels et futurs entre les diverses parties et aux divers stades du régime TIR. Dans le cadre de son travail, il devait aussi étudier la possibilité d'employer des codes normalisés qui garantiraient une compréhension et une interprétation uniformes des données figurant dans le carnet TIR ;

- Répertorier et analyser les systèmes existants d'information et de télécommunication et déterminer dans quelle mesure il était possible de tirer parti de l'expérience acquise aux niveaux national et international pour mettre au point un régime TIR informatisé ;
- Formuler des conclusions pour l'informatisation du régime TIR tenant compte des résultats des travaux menés conformément aux paragraphes a) et b) ci-dessus et des incidences financières que ces solutions pourraient avoir aux niveaux national et international (TRANS/WP.30/2002/11, annexe 1).

Le groupe spécial informel d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR devait :

- Étudier en détail les incidences des diverses approches de l'informatisation sur les dispositions juridiques actuelles de la Convention TIR ainsi que les répercussions qui pourraient en résulter sur les formalités administratives nationales ;
- Définir le rôle que les divers acteurs (en particulier les associations nationales, l'organisation internationale, les assureurs et la TIRExB) pourraient jouer dans le cadre du régime TIR lorsque le système sur papier aurait été complété ou remplacé par un système fonctionnant par échange de données informatisé.
- Les deux groupes spéciaux informels d'experts devaient rendre compte de l'avancement de leurs travaux au Groupe de travail. Après avoir achevé ses travaux, chaque groupe spécial devait rédiger un document de travail, contenant des propositions concrètes sur les mesures à prendre, pour examen et approbation par le Groupe de travail.

À sa seconde réunion, le groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR a examiné longuement les modèles de données théoriques et hiérarchiques qui décrivent les informations contenues dans le carnet TIR ; il a néanmoins estimé n'être en mesure de parvenir à un accord sur aucun d'entre eux. Certains experts ont mis en question l'intérêt de ces modèles complexes, tandis que d'autres étaient d'avis qu'ils n'étaient pas à même d'apprécier dans quelle mesure les modèles représentaient véritablement la structure de l'information de l'actuel carnet TIR. Pour ces raisons, le groupe d'experts a décidé de revenir sur ce point ultérieurement et demandé au secrétariat d'organiser une réunion avec des spécialistes des technologies de l'information afin d'étudier le choix du modèle le mieux adapté aux objectifs du groupe. Le groupe d'experts a accueilli favorablement la proposition du secrétariat d'utiliser à l'avenir le langage UML (langage de modélisation unifié) (ExG/COMP/2002/10, par. 11 et 12).

À l'occasion de leur réunion, qui a eu lieu le 3 juillet 2003, les spécialistes des technologies de l'information ont procédé à un échange de vues approfondi pour déterminer si la méthode de modélisation uniformisée (UMM) mise au point par le CEFACT-ONU sur la base du langage UML était adaptée à la modélisation des processus d'activité, tels que le régime TIR. En tant que telle, la méthodologie UMM constitue une procédure de spécification, indépendante de la mise en œuvre, des processus d'activité impliquant un échange d'informations. Bien que les spécialistes des technologies de l'information aient fait observer qu'il pourrait être intéressant d'étudier d'autres technologies, ils ont admis que le choix d'une méthodologie s'avérait particulièrement complexe et demandait beaucoup de temps. Ils ont convenu que ce travail avait déjà été effectué par l'équipe CEFACT-ONU chargée de mettre au point la méthodologie UMM et que celle-ci offrait les outils nécessaires pour décrire le processus professionnel TIR, présentait par ailleurs une approche uniforme adaptée aux travaux du groupe d'experts et constituait un point de départ utile pour les améliorations futures du régime TIR. Considérant que les activités menées jusqu'à présent par le groupe d'experts étaient parfaitement adaptées à la méthodologie UMM et que

l'approche approuvée par le groupe d'experts dans l'aperçu du projet était compatible avec cette même méthodologie, ils ont invité le secrétariat à établir un avant-projet de document à soumettre au groupe d'experts à sa prochaine réunion. Étant donné que la première phase du travail du groupe d'experts portait sur l'analyse du système existant − c'est-à-dire la description en l'état du régime TIR − les spécialistes des technologies de l'information ont décidé de limiter l'objet de ce premier document à la modélisation des domaines d'activité, c'est-à-dire la première étape de la méthodologie UMM. De plus, ils ont recommandé l'application intégrale de la méthodologie, et notamment d'une première partie descriptive concernant la partie du projet intitulée « vision ». Enfin, ils ont souligné la nécessité d'adapter la méthodologie UMM, comme cela devrait être le cas pour toute autre méthodologie, aux particularités du régime TIR (ExG/COMP/2003/2, par. 6).

À sa 105e session, le Groupe de travail a été informé oralement des progrès accomplis par le groupe d'experts lors de sa troisième réunion, qui s'était tenue les 1er et 2 septembre 2003 à Budapest. Le Groupe de travail a approuvé les travaux entrepris par le groupe d'experts, prenant note, en particulier, des trois questions sur lesquelles le groupe d'experts s'en était remis à lui. Les questions portaient sur les points suivants :

a) La définition du champ d'application du projet, que le Groupe de travail avait formulée comme suit : « l'informatisation du régime TIR ». Le groupe d'experts a estimé que le Groupe de travail devrait préciser davantage la signification exacte de cette expression. À ce propos, le groupe d'experts a également noté que l'expression « régime TIR » n'avait pas été bien définie, ce qui rendait impossible une description exacte du champ d'application du projet ;

b) La description de l'approche à adopter pour parvenir à l'informatisation du régime TIR. Vu l'évolution de la situation politique et des techniques au cours des dernières années, le Groupe de travail a été invité à donner au groupe d'experts des directives plus détaillées sur l'approche à adopter pour mettre en œuvre le projet d'informatisation ;

c) Le titre du projet. Pour des raisons pratiques, le secrétariat avait proposé d'utiliser à l'avenir l'expression « projet eTIR » comme titre abrégé du projet d'informatisation du régime TIR. Le groupe d'experts a estimé ne pas être en mesure de se prononcer sur cette question et a décidé de la renvoyer au Groupe de travail pour complément d'examen (TRANS/WP.30/210, par. 27 à 31).

À sa 106e session, le Groupe de travail a confirmé que :

a) L'objectif final de l'informatisation du régime TIR englobait l'informatisation de l'ensemble des opérations touchant le carnet TIR pendant toute sa durée de vie, de sa délivrance et sa distribution, via le transport TIR, jusqu'à son retour et son archivage, et qu'elle devrait en fin de compte permettre de remplacer l'actuel carnet TIR sur support papier. Le Groupe de travail a admis que, pour atteindre cet objectif, la tâche pouvait sembler ardue et exigerait des moyens humains et financiers considérables, tant au niveau international qu'au niveau national. Il a donc jugé que procéder graduellement paraissait être la seule manière possible d'obtenir des résultats tangibles dans un avenir proche. À cette fin, il a, dans un premier temps, chargé le secrétariat, avec le concours du groupe d'experts : a) d'élaborer des propositions concrètes sur la manière d'échanger les éléments de données fixes du carnet TIR (éléments de données qui restent inchangés pendant tout le transport TIR) entre les autorités compétentes des Parties contractantes en incluant éventuellement aussi, à un stade préliminaire, les données contenues dans la Banque de données internationale TIR (ITDB) ; b) de mener une étude pour déterminer ces propositions et, finalement ; c) de proposer un projet pilote, dans un des grands corridors de transit, en vue de les mettre en œuvre.

Le Groupe de travail a décidé qu'il faudrait, à l'étape suivante, envisager l'intégration des éléments de données variables (éléments de données pouvant être modifiés ou mis à jour lors d'un transport TIR). Les étapes ultérieures porteraient alors sur la question de l'incorporation d'éléments supplémentaires comme la sécurité et les renseignements anticipés sur le chargement.

Une fois ces étapes concrètes franchies, le groupe d'experts pourrait se consacrer à d'autres questions en suspens relatives à l'informatisation du régime TIR.

b) Le Groupe de travail a décidé que le processus d'informatisation devrait jusqu'à nouvel ordre être axé sur la création d'une base de données internationale centralisée qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales. À une étape ultérieure, le partage et l'échange de données avec d'autres organes concernés (comme la TIRExB, les organisations internationales, les associations nationales et la chaîne internationale de garantie) ne seraient pas à exclure.

c) Le Groupe de travail a décidé que le projet d'informatisation du régime TIR pourrait dans l'avenir être dénommé « projet eTIR » (TRANS/WP.30/212, par. 26).

À sa trente-sixième session, le Comité de gestion a été informé des progrès accomplis dans les préparatifs de la phase III du processus de révision TIR au sein du Groupe de travail WP.30 de la CEE et de son groupe spécial d'experts de l'informatisation du régime TIR. Il a approuvé le mandat donné par le Groupe de travail au groupe spécial informel d'experts, à savoir : a) élaborer des propositions concrètes sur la manière d'échanger les éléments de données fixes du carnet TIR (éléments de données qui restent inchangés pendant tout le transport TIR) entre les autorités compétentes des Parties contractantes en incluant éventuellement aussi, à un stade préliminaire, les données contenues dans l'ITDB ; b) mener une étude pour déterminer ces propositions et, finalement ; c) proposer un projet pilote, dans un des grands corridors de transit, en vue de les mettre en œuvre. Il faudrait, à l'étape suivante, envisager l'intégration des éléments de données variables (éléments de données pouvant être modifiés ou mis à jour lors d'un transport TIR). Les étapes ultérieures porteraient alors sur la question de l'incorporation d'éléments supplémentaires comme la sécurité et les renseignements anticipés sur le chargement.

Une fois ces étapes concrètes franchies, le groupe d'experts pourrait se consacrer à d'autres questions en suspens relatives à l'informatisation du régime TIR.

Le Comité de gestion a fait sien l'avis du Groupe de travail selon lequel le processus d'informatisation devrait jusqu'à nouvel ordre être axé sur la création d'une base de données internationale centralisée qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales. À une étape ultérieure, le partage et l'échange de données avec d'autres organes concernés (comme la TIRExB, les organisations internationales, les associations nationales et la chaîne internationale de garantie) ne seraient pas à exclure.

Le Comité de gestion a approuvé la décision du Groupe de travail de dénommer à l'avenir le projet d'informatisation du régime TIR « projet eTIR » (TRANS/WP.30/AC.2/73, par. 38 à 41).

À sa sixième session, le groupe d'experts a estimé qu'à l'exception des sections 1.1.7 et 1.1.8, il avait terminé ses travaux sur le chapitre 1 du Modèle de référence, et qu'il consacrerait ses travaux futurs aux chapitres restants, à moins que de nouvelles informations ne rendent nécessaire une réévaluation du chapitre 1 (ExG/COMP/2004/24, par. 15).

À sa 110e session, le Groupe de travail a noté que le groupe d'experts avait terminé la première partie de ses travaux sur la description du régime TIR en vigueur (TRANS/WP.30/220, par. 30).

À sa 113e session, le Groupe de travail a adopté le document TRANS/WP.30/2005/32-TRANS/WP.30/AC.2/2005/18, qui contenait le chapitre 1 du Modèle de référence du projet eTIR, étant entendu que les chapitres suivants y seraient inclus ultérieurement, sous réserve de l'approbation du Groupe de travail, et qu'un certain nombre de points du document seraient mis à jour pour tenir compte de l'évolution de la situation mais aussi de la propre évolution du projet eTIR dans le temps.

Le Groupe de travail a estimé qu'il n'y avait pas lieu de reconsidérer les mandats confiés et les opinions formulées jusqu'à présent par les organes TIR compétents dans le cadre du processus d'informatisation. Le Groupe de travail a estimé que ce mandat devrait rester ouvert, afin de laisser toute liberté d'action au groupe d'experts pour analyser et faire avancer ses propres idées sur un plan technique et tenir compte des innovations techniques qui pourraient être propices au développement du projet.

Le Groupe de travail a confirmé que le projet eTIR devrait être axé sur la création d'une base de données internationale centralisée qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales. De plus, les Parties contractantes ont décidé qu'une fois la garantie délivrée à un opérateur par l'association garante la gestion des données devrait incomber au service des douanes (ECE/TRANS/WP.30/226, par. 34, 35 et 41).

À sa quarante-deuxième session, le Comité de gestion a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/13, qui donnait un aperçu des mandats et des opinions des organes TIR compétents dans le cadre du processus d'informatisation. Il a pris note des préoccupations exprimées par certaines Parties contractantes au sujet des aspects juridiques et financiers liés à l'introduction du système eTIR et des différences de développement technologique entre les pays, qui pourraient déboucher sur d'éventuelles complications et retards au moment de la mise en œuvre à l'échelle nationale. Il a également pris note des préoccupations exprimées par l'organisation internationale et ses associations membres au sujet de leur rôle dans le système eTIR. Il a insisté sur le fait que le système eTIR devrait satisfaire aux exigences de l'ensemble des Parties contractantes à la Convention. Il a décidé d'incorporer dans les directives relatives à l'informatisation du régime TIR la partie du discours d'ouverture prononcé par le Secrétaire exécutif de la CEE à la présente session concernant l'informatisation du régime TIR. Il a approuvé le document, ainsi que les directives ci-après :

- Conserver l'idée directrice et la structure fondamentale du régime TIR, en préservant et, éventuellement, en renforçant les dispositions de la Convention TIR, en particulier celles élaborées dans le cadre des phases I et II du processus de révision TIR (TRANS/WP.30/194, par. 36) ;
- Informatiser l'ensemble des opérations touchant le carnet TIR pendant toute sa durée de vie, de sa délivrance et sa distribution, via le transport TIR, jusqu'à son retour et son archivage, afin de remplacer, à terme, l'actuel carnet TIR sur support papier (TRANS/WP.30/212, par. 26) ;
- Créer une base de données internationale centralisée, qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales (TRANS/WP.30/212, par. 26) ;
- Confier aux services des douanes la gestion des données sur les garanties, après que les associations garantes auront délivré ces garanties aux opérateurs (ECE/TRANS/WP.30/226, par. 41) ;
- Mettre au point le système eTIR, servant à relier les systèmes informatiques douaniers présents et futurs, en liaison étroite avec les systèmes informatiques actuels liés au régime TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/85, par. 38).

À sa 116e session, le Groupe de travail a demandé que commence l'élaboration du chapitre 3 du Modèle de référence, consacré à l'analyse des prescriptions en matière de commerce électronique énoncées au chapitre 2 (ECE/TRANS/WP.30/232, par. 32).

À sa 117e session, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2007/16-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/15, soumis par le secrétariat, où figurait le chapitre 2 du Modèle de référence eTIR et l'a adopté, sous réserve de la suppression des astérisques et des notes de bas de page correspondantes aux chapitres 2.1.2.2.3 et 2.1.2.4.2. Il a décidé que le texte adopté du chapitre 2 pourrait être révisé à tout moment (ECE/TRANS/WP.30/234, par. 22). Le Comité de gestion, à sa quarante-quatrième session, a approuvé la décision prise par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, par. 19).

À sa treizième session, le groupe d'experts s'est félicité de l'avant-projet de chapitre 3 du Modèle de référence, tel qu'il figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/13. À l'issue d'un échange de vues approfondi, le groupe d'experts a chargé le secrétariat d'harmoniser le projet de chapitre 3 avec ses conclusions, de proposer des éléments de données et une structure pour les messages électroniques répertoriés et de rédiger le diagramme de séquence des scénarios de repli, pour examen à sa prochaine réunion (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/16, par. 7 à 9).

À sa quatorzième session, le groupe d'experts a accueilli avec satisfaction la version révisée du chapitre 3, publiée sous la cote ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/13/Rev.1, ainsi que les propositions visant à ajouter des éléments de sécurité exposées dans le document informel GE.1 nº 2 (2008). Il a examiné le projet de scénarios de repli et les messages. Il a également chargé le secrétariat d'harmoniser le chapitre 3 avec ses conclusions, de proposer des listes de messages et d'assortir les diagrammes de classe et les messages d'éléments de sécurité dans une version révisée du chapitre 3, pour examen à sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2008/3, par. 8 et 9).

À sa quinzième session, le groupe d'experts a chargé le secrétariat de constituer un groupe de rédaction qui aurait pour tâche de finaliser le projet de chapitre 3, compte tenu des conclusions du groupe d'experts. À l'aimable invitation des douanes serbes, le groupe de rédaction s'est réuni à Belgrade les 28 et 29 janvier 2009. Celui-ci a examiné chacun des diagrammes UML, réexaminé la procédure de repli et revu les messages. Il a donné au secrétariat des instructions précises quant à la manière de remanier le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/13/Rev.2.

À sa 121e session, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2008/8/Rev.2, qui contenait des précisions sur la méthode de soumission de la déclaration douanière telle qu'elle était décrite au chapitre II du Modèle de référence eTIR et qui avait été établi par le secrétariat sur instructions du GE.1 à sa quinzième session. Il y a eu un consensus général sur le fait que le document apportait les précisions nécessaires. À la demande du Groupe de travail, ces précisions feraient l'objet d'une annexe au Modèle de référence eTIR (voir le document ECE/TRANS/WP.30/242, par. 27)[1].

À sa seizième session, le groupe d'experts a modifié les documents ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/13/Rev.3 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2009/3 et le document informel GE.1 nº 1 (2009), qui renfermaient les différentes sections constituant le chapitre 3 du Modèle de référence. Il a également demandé aux experts de fournir des contributions complémentaires au secrétariat à l'issue de la réunion, avant la publication de toute nouvelle révision du chapitre 3.

À sa 122e session, le Groupe de travail a été informé que le GE.1 était fermement convaincu que la technique de diffusion automatique (« push ») était la seule solution viable pour garantir que l'échange d'informations avec le système international eTIR et au sein de ce système se ferait en temps réel. Seule la méthode « push » permettrait d'envoyer les informations en temps réel d'un système à l'autre avec un accusé de réception direct et traçable. Le Groupe de travail a fait sienne cette approche, afin de garantir que toutes les autorités douanières participant à l'opération de transport TIR, lorsqu'elles reçoivent les renseignements anticipés sur le chargement, accusent bien réception des informations que le bureau de douane de départ a envoyées en temps réel après avoir accepté la déclaration douanière (voir le document ECE/TRANS/WP.30/244, par. 28).

À sa dix-septième session, le groupe d'experts a accueilli avec intérêt la version finale du chapitre 3 du Modèle de référence eTIR, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2010/2, et a pris note des amendements apportés aux messages, grâce à l'aimable assistance de M. Hans Greven, représentant les autorités douanières néerlandaises, en vue d'un alignement intégral sur la version 3 du modèle de données pour le transit de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

[1] Annexe VI.

À sa dix-huitième session, le groupe d'experts a longuement examiné la version 3.0a du Modèle de référence eTIR, telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/3, ainsi que les propositions d'amendement supplémentaires figurant dans le document informel GE.1 nº 1 (2011). Il a pris note des deux propositions d'amendement. Le groupe d'experts a décidé de poursuivre l'examen de la première proposition, à savoir inclure les mécanismes internationaux de déclaration, à sa prochaine session, en se fondant sur une version révisée du document qui serait établie par le secrétariat. Le groupe d'experts a décidé de transmettre la deuxième proposition, à savoir utiliser la base de données de la chaîne de garantie pour valider les garanties qui n'ont pas encore été acceptées par les douanes, au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), accompagnée de la version 3.0 du Modèle de référence eTIR. Par ailleurs, le groupe d'experts a chargé le secrétariat de recueillir l'avis des points de contact eTIR sur la seconde proposition, avis qui, après examen, pourrait être transmis au WP.30 sous la forme d'une recommandation technique formulée par le réseau des points de contact eTIR (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/6, par. 10 et 11).

À sa dix-neuvième session, le groupe d'experts a pris note des requêtes formulées par le WP.30 à sa 128e session, et réexaminé deux propositions visant à modifier le Modèle de référence eTIR (version 3.0a) figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4.

Sur la base de la proposition faisant l'objet du document ECE/TRANS/WP.30/2011/5 et des recommandations des points de contact eTIR, publiées sous la cote ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/8, le groupe d'experts a réexaminé la proposition d'utiliser les bases de données de la chaîne de garantie pour la validation des garanties qui n'auraient pas encore été acceptées par les douanes. Il a estimé que la proposition, bien que techniquement réalisable, était de nature à compliquer le régime eTIR, sans aucune indication ou justification donnée quant à de possibles avantages. En effet, la proposition n'imposait aucunement au garant d'enregistrer les garanties via le système international eTIR en premier lieu ; la non-mise en œuvre de cette disposition ne prêtait en outre à aucune conséquence, ce qui pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur le fonctionnement des procédures de sauvegarde. En conclusion, il a été décidé d'informer le WP.30 que, d'un point de vue technique et théorique, le groupe d'experts recommandait de ne pas donner suite à cette proposition, laissant au WP.30 le soin de décider si pour des raisons politiques inhérentes au système, cette option pouvait néanmoins être maintenue.

Le groupe d'experts a également réexaminé la proposition visant à prévoir, dans le cadre du projet eTIR, des mécanismes de déclaration au niveau international, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2010/9, établi par le secrétariat en collaboration avec des experts des douanes de la Tchéquie. Tout en soulignant l'absence d'accords mondiaux sur les signatures électroniques, le groupe d'experts a pris note du fait que certains pays imposaient de recourir aux autorités nationales de certification quand il s'agissait de signer des documents électroniques destinés à des organismes publics. Le groupe d'experts a estimé qu'il ne disposait pas d'assez de renseignements pour prendre une décision sur la question et demandé au secrétariat d'entreprendre une enquête auprès des points de contact TIR et eTIR pour recueillir des informations de la part de toutes les Parties contractantes TIR sur les pratiques, règles et réglementations actuelles et prévues en matière de signature électronique. Faute d'autorités de certification reconnues au niveau international, le groupe d'experts a également examiné deux autres options : d'une part, il a émis l'hypothèse que les renseignements anticipés sur le chargement puissent être signés par un représentant (une entité qui aiderait les transporteurs à présenter leurs données électroniques et signerait en leur nom), et, d'autre part, il a également considéré qu'il pouvait être suffisant d'authentifier les renseignements électroniques anticipés sur le chargement au moyen d'un code de hachage. Dans ce dernier cas, les transporteurs n'auraient pas à être authentifiés pour pouvoir envoyer leurs informations électroniques et l'acte même de la soumission de la déclaration serait concomitant à la présentation, par le transporteur, du véhicule, des marchandises et des informations renvoyant aux renseignements soumis électroniquement au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) (ECE/TRANS/WP.30/2012/1, par. 8 à 10).

À sa 129e session, le Groupe de travail a répété qu'il importait d'informatiser le régime TIR. Certaines délégations ont insisté sur la nécessité de procéder par étapes, afin d'éviter une éventuelle interruption du régime TIR dans les pays moins avancés d'un point de vue technique. Le Groupe de travail a noté que le Modèle de référence eTIR prévoyait déjà l'introduction progressive du système eTIR, afin de permettre aux pays de mettre en application le système informatisé dès qu'ils seraient prêts à le faire. Le Groupe de travail a noté que le groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) s'était attaché à ce que non seulement toutes les fonctions disponibles dans le système TIR actuel fondé sur des supports papier soient disponibles dans le système eTIR, mais également que des technologies modernes soient mises à profit afin que les douanes et le secteur des transports puissent bénéficier des nombreux avantages supplémentaires énumérés dans le Modèle de référence eTIR. Le secrétariat a par ailleurs rappelé que les concepts repris dans la version 3.0 du Modèle de référence eTIR (ECE/TRANS/WP.30/2011/4) étaient identiques à ceux qui avaient déjà été approuvés dans la version 2.0. Le Groupe de travail a accepté que la version 3.0 du Modèle de référence eTIR serve de base à ses travaux, sans préjuger du résultat de ses délibérations sur l'ensemble du projet eTIR.

Le Groupe de travail a réexaminé la proposition d'amendement contenue dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/5 et il a décidé de suivre la recommandation du GE.1 de ne pas modifier la procédure de validation de la garantie décrite dans le Modèle de référence eTIR.

Plusieurs délégations ont souligné que le projet eTIR avait des aspects multiples et que l'approbation de la version 3.0 du Modèle de référence eTIR se limitait aux aspects théoriques et techniques du projet, à l'exclusion de ses aspects juridiques, administratifs et financiers. Elles ont par ailleurs souligné l'importance du renforcement des capacités et du transfert de technologie. Ces délégations ont donc estimé que, une fois que ces questions auraient été examinées, le WP.30 devrait se pencher de nouveau sur le Modèle de référence eTIR. D'autres délégations ne partageaient pas ce point de vue et ont insisté sur les efforts et le temps considérables consacrés par les experts du GE.1 à la mise au point du Modèle de référence eTIR, conformément au mandat que leur avait confié le Groupe de travail. Elles ont insisté sur la nécessité de lancer rapidement le projet eTIR et ont estimé que les pays technologiquement moins avancés ne devraient ni être négligés ni bloquer l'informatisation du système. Les pays ayant d'autres propositions techniques à soumettre ont été priés de les présenter au GE.1 aux fins d'examen. Dans ces conditions, le Groupe de travail a de nouveau invité tous les pays à participer aux travaux du GE.1 et à contribuer au projet eTIR en désignant un correspondant plus particulièrement chargé de cette question (ECE/TRANS/WP.30/258, par. 19 à 21).

À sa vingtième session, le groupe d'experts a réexaminé la proposition visant à prévoir, dans le cadre du projet eTIR, des mécanismes de déclaration au niveau international, décrite dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/9, à la lumière des résultats de l'enquête menée au sujet de l'utilisation des signatures électroniques dans le cadre du projet eTIR, qui figuraient dans le document informel GE.1 nº 3 (2012), ainsi que des observations formulées par les points de contact eTIR (document informel GE.1 nº 2 (2012)).

Le groupe d'experts a reconnu qu'il fallait offrir au secteur des transports diverses options concernant la communication d'information électronique aux services des douanes. Étant donné qu'en dépit de l'introduction d'un message de déclaration normalisé dans le Modèle de référence eTIR, les divers mécanismes nationaux pourraient présenter toujours des différences, notamment s'agissant de l'authentification de l'expéditeur de l'information, le groupe d'experts a estimé qu'il était essentiel d'incorporer des mécanismes de déclarations au niveau international dans le projet eTIR. L'enquête au sujet de l'utilisation des signatures électroniques a confirmé que la plupart des pays exigeaient l'utilisation de signatures électroniques ou d'autres mécanismes d'authentification pour la communication de renseignements anticipés sur le chargement. Dans la plupart des pays, seules les signatures électroniques nationales (ou, dans les meilleurs cas, régionales) étaient acceptées et il n'y avait qu'un petit nombre de pays qui reconnaissaient les autorités étrangères de certification pour la délivrance de signatures électroniques ayant force de loi. Le groupe d'experts a confirmé que tant qu'il n'y aurait pas d'autorité de certification reconnue au niveau

international, il serait extrêmement difficile d'introduire l'utilisation transfrontière de documents signés électroniquement. Il a noté que 50 % des répondants avaient indiqué qu'une autorité internationale de certification pourrait être utilisée si celle-ci était reconnue par un accord international, et que la moitié d'entre eux estimaient que l'on pourrait envisager que la Convention TIR soit utilisée à cette fin. En conséquence, le secrétariat a été prié de continuer à étudier la possibilité d'introduire des mécanismes de déclarations au niveau international, par exemple en faisant appel à des tierces parties de confiance ou directement dans le système international eTIR, éventuellement en liaison avec la procédure d'agrément des titulaires de carnet TIR. Enfin, le groupe d'experts a prié le secrétariat de rédiger, pour sa prochaine réunion, une nouvelle version du Modèle de référence eTIR afin d'y faire figurer divers mécanismes de déclaration au niveau international, en insistant sur le fait qu'une proposition réaliste devait être fondée sur des mécanismes d'authentification (par exemple, nom d'utilisateur/mot de passe) et des mécanismes d'échanges d'informations entre systèmes sûrs (par exemple des réseaux privés virtuels), plutôt que sur des signatures électroniques.

Le groupe d'experts a constaté quelques erreurs mineures dans le Modèle de référence eTIR. Il a demandé à ce que ces erreurs soient corrigées (y compris le schéma XML publié sur le site Web) et à ce que la version 4.0, contenant les chapitres 1 à 4, déjà publiés dans les documents ECE/TRANS/WP.30/2011/4, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/4 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/10 et disponibles sur les sites Web consacrés au régime TIR et au système eTIR, soit publiée (ECE/TRANS/WP.30/2012/7, par. 9 à 11).

À sa 130e session, le Groupe de travail a approuvé le rapport sur la dix-neuvième session du GE.1 (Belgrade, 13 et 14 septembre 2011), figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2012/1. Les délégations de l'Iran (République islamique d') et du Kazakhstan étaient d'avis que le WP.30 devrait se limiter à prendre note du rapport, sans l'approuver. Le secrétariat a rappelé que le fait d'approuver le rapport du GE.1 ne signifiait pas que le WP.30 approuvait le résultat des travaux du GE.1, à savoir des ajouts ou amendements au Modèle de référence eTIR, mais que le Groupe de travail appuyait les activités du GE.1 et qu'il l'invitait à poursuivre ses travaux selon les grandes lignes présentées dans le rapport. Comme par le passé, les amendements et ajouts au Modèle de référence eTIR seraient soumis séparément au Groupe de travail pour approbation (ECE/TRANS/WP.30/260, par. 26).

Le WP.30 a noté que, conformément aux mandats conjoints du WP.30, de la TIRExB, du GE.1 et du CTI, le secrétariat avait lancé un appel d'offres pour une analyse coûts-avantages du projet eTIR, avec l'aide des services compétents de l'ONUG. Un consultant avait été retenu après examen des offres reçues. À ce jour, un rapport initial détaillé avait été établi et adopté. Le rapport d'analyse coûts-avantages devrait être achevé à temps pour être présenté au GE.1 à sa vingtième session, puis soumis au WP.30 et à la TIRExB pour examen (ECE/TRANS/WP.30/260, par. 29).

À la 131e session du Groupe de travail, la Vice-Présidente du GE.1, Mme Özyazici Sunay (Turquie), a informé le Groupe de travail des résultats des travaux menés par le GE.1 à sa vingtième session, tenue à Prague les 19 et 20 avril 2012 à l'aimable invitation de l'administration douanière tchèque. Au cours de cette session, il a principalement été question de l'incorporation des mécanismes internationaux de déclaration dans le Modèle de référence eTIR, du projet d'analyse coûts-avantages du projet eTIR, mené actuellement par un cabinet-conseil à la demande de la TIRExB, et de la dématérialisation des documents joints au carnet TIR (ECE/TRANS/WP.30/262, par. 26).

À sa vingt et unième session, le groupe d'experts a accueilli avec satisfaction la nouvelle proposition, décrite dans le document informel GE.1 no 10 (2012), visant à prévoir des mécanismes de déclaration au niveau international dans le cadre du projet eTIR. Rappelant un principe fondamental du projet eTIR, à savoir le fait que le système international eTIR devait éviter la multiplicité des relations directes de douane à douane, le groupe d'experts a demandé la suppression, dans la variante proposée de mécanismes internationaux de déclaration en douane, des relations directes sécurisées de système à système entre les administrations douanières (ECE/TRANS/WP.30/2013/5, par. 8).

À sa 132e session, le Groupe de travail a pris note des résultats de la vingt et unième session du groupe d'experts, qui avait eu lieu les 25 et 26 septembre 2012 à Bratislava, à l'aimable invitation des douanes slovaques. Les participants à la réunion avaient étudié une proposition visant à assortir le mécanisme national de déclaration existant, tel que prévu dans le Modèle de référence eTIR, d'un volet international, afin d'offrir aux intervenants du secteur des transports différentes options pour soumettre des renseignements aux services des douanes par la voie électronique. Le groupe d'experts avait décidé d'inclure dans le Modèle de référence eTIR divers nouveaux mécanismes de déclaration au plan international. Une première solution consistait à utiliser le système international eTIR (services Web uniquement), une autre, à recourir au secteur privé en utilisant des applications telles que la prédéclaration électronique TIR (TIR-EPD) de l'IRU, et une dernière solution pouvait être apportée par les autorités douanières du pays de résidence du transporteur, ce qui permettait de tirer parti des mécanismes d'authentification nationaux. Le groupe d'experts avait également formulé des observations (document informel GE.1 nº 12 (2012)) au sujet du projet final de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR. Il avait notamment approuvé la méthodologie appliquée par les consultants, tout en estimant que certains coûts, comme ceux liés aux prestations de formation, et avantages indirects, comme l'amélioration de la facilitation des échanges et le renforcement de la sécurité, n'étaient pas pris en compte dans les calculs. Le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'établir un nouveau document, contenant un résumé des conclusions des consultants, ainsi qu'une évaluation faite par le secrétariat des limites de l'analyse coûts-avantages et les recommandations du groupe d'experts. En ce qui concerne la dématérialisation des documents joints au carnet TIR, le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait présenté une demande à l'équipe de projet chargée du Modèle de données de l'OMD visant à modifier la catégorie « pièces jointes » dudit Modèle, de sorte qu'il soit possible, outre la transmission de fichiers image en pièce jointe, de traiter les différentes options qui avaient été envisagées par le groupe d'experts. Il avait donc été ajouté une nouvelle classe destinée à être utilisée, dans les messages eTIR, aux fins de la gestion électronique des documents joints au carnet TIR. Le Modèle de référence eTIR serait modifié en conséquence (ECE/TRANS/WP.30/264, par. 26).

À sa 133e session, le Groupe de travail a approuvé le rapport sur la vingt et unième session du GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2013/5). Par ailleurs, le Groupe de travail a été informé de l'achèvement de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR (document informel GE.1 nº 12/Rev.1 (2012)) et de son résumé non technique (document informel GE.1 nº 1 (2013)), établi par le secrétariat à la demande du GE.1 et contenant une évaluation des limites de l'analyse ainsi que des recommandations. Les deux documents avaient été distribués pour examen aux participants aux travaux du GE.1 ainsi qu'aux points de contact eTIR, avaient été affichés sur le site Web de la CEE et avaient été inscrits à l'ordre du jour de la vingt-deuxième session du GE.1. Le Groupe de travail a noté que, ayant examiné les aspects financiers et presque tous les aspects techniques du projet eTIR, le GE.1 était presque parvenu au terme de son mandat et estimait que le WP.30 devait désormais examiner les aspects juridiques et de politique générale (ECE/TRANS/WP.30/266, par. 24).

À sa vingt-deuxième session, le groupe d'experts a pris note de la version finale de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR réalisée par un cabinet indépendant, telle qu'elle était présentée dans le document informel GE. nº 12 (2012)/Rev.1. Il a également accueilli avec intérêt le document informel GE.1 nº 2 (2013), contenant une synthèse de l'analyse effectuée par les consultants, une appréciation par le secrétariat des limites de l'analyse, ainsi que des recommandations. Il a examiné les recommandations et en a légèrement revu la formulation.

L'IRU a fait part de réserves relatives à la version finale de l'analyse, à l'appréciation du secrétariat TIR et aux recommandations du groupe d'experts.

Le groupe d'experts a confirmé que l'évaluation de l'analyse coûts-avantages présentée dans le document informel GE.1 nº 2 (2013) tenait déjà compte de la plupart des observations faites par l'IRU lors de sessions précédentes et a reconnu que certains coûts avaient pu être légèrement sous-estimés, notamment les coûts de la main-d'œuvre, selon l'endroit où le système international eTIR serait hébergé. Néanmoins, les consultants avaient calculé les coûts en tenant compte des prescriptions du Modèle de référence eTIR, et notamment du fait qu'il n'était pas envisagé de mettre en place un service international

d'assistance technique permanente. De plus, il n'était pas exact de dire que les coûts relatifs à la gestion et aux services techniques n'étaient pas pris en considération, sachant que dans la plupart des cas une partie non négligeable de ces coûts était incluse dans les coûts d'hébergement. En ce qui concerne les coûts pour l'IRU et les associations, le groupe d'experts a rappelé que les consultants avaient noté que la plus grande partie de la tâche de délivrance des carnets TIR avait déjà été informatisée par l'IRU et les associations, ce qui réduisait les coûts de connexion de la chaîne de garantie au système international eTIR. Le groupe d'experts a estimé que, dans la mesure où seuls les coûts maximaux avaient été retenus dans le calcul et où les coûts avaient été augmentés de 20 % pour compenser le risque de sous-estimation, l'estimation devrait répondre de façon satisfaisante aux besoins de l'analyse coûts-avantages. En outre, le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'examiner la possibilité d'utiliser des logiciels standard (y compris des logiciels libres) pour le développement du noyau du système eTIR, ce qui pourrait permettre de réduire les coûts de développement du système dans son ensemble.

Le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'annexer une version révisée du document informel GE.1 nº 2 (2013) au Modèle de référence eTIR et de soumettre l'ensemble au WP.30 pour examen (ECE/TRANS/WP.30/2013/10, par. 15 à 18).

À sa 134e session, le Groupe de travail a pris note des résultats de la vingt-deuxième session du GE.1 tels que présentés oralement par son Vice-Président. Il a en particulier noté que le GE.1 avait achevé l'incorporation d'un mécanisme international de déclaration dans le projet eTIR et avait longuement examiné les résultats de l'analyse coûts-avantages, la synthèse de l'analyse et son évaluation en vue de formuler des recommandations (ECE/TRANS/WP.30/268, par. 29).

À sa 135e session, le Groupe de travail a pris note de l'achèvement de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR ainsi que de sa synthèse, de son évaluation et des recommandations formulées par le GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2013/10). Le secrétariat a présenté le document en question et, en réponse aux questions posées par plusieurs délégations, a apporté de nouvelles précisions sur un certain nombre de points concernant les hypothèses et les résultats contenus dans cette analyse.

À sa vingt-troisième session, le groupe d'experts a accueilli avec satisfaction la version 4.0a du Modèle de référence eTIR. Il a pris note des diverses modifications apportées, en particulier : l'inclusion de renvois aux dernières décisions du groupe d'experts et du WP.30 dans l'introduction ; l'alignement de tous les messages sur la version 3.3 du modèle de données de l'OMD (y compris les messages entre services douaniers (C2C)) ; la réorganisation des différents chapitres contenant les descriptions des messages ; l'ajout de figures afin de mieux visualiser les messages ; l'intégration du chapitre 4 et de son annexe ainsi que l'ajout d'une nouvelle annexe intitulée « Analyse coûts-avantages du système eTIR : résumé, limites et recommandations ». Le groupe d'experts a fait part de sa grande reconnaissance à M. Hans Greven (Pays-Bas) pour sa contribution importante à l'élaboration des descriptions des messages eTIR.

Le groupe d'experts s'est également penché de nouveau sur la question de savoir s'il était nécessaire de conserver les descriptions de messages EDIFACT-ONU pour un nouveau système tel que eTIR, en particulier si cela risquait de compliquer davantage le processus envisagé pour veiller à l'intégrité des données envoyées, à savoir l'utilisation de codes de hachage. Étant donné que certains pays exploiteraient des systèmes hérités du passé qui utilisent l'EDIFACT-ONU pour permettre la soumission de données eTIR (par exemple, la Belgique), le groupe d'experts a décidé de conserver l'EDIFACT-ONU comme moyen possible de communication des données TIR aux administrations douanières. En conséquence de quoi, et tout en tenant compte de l'issue des discussions tenues au titre du point 3 b) de l'ordre du jour, le groupe d'experts a décidé qu'il devrait se pencher sur la question de savoir si la transmission des données TIR directement de l'opérateur de transports aux administrations douanières permettrait d'assurer l'intégrité des données en lieu et place du mécanisme de codes de hachage. Le groupe d'experts a constaté que, à l'heure actuelle, cette pratique était courante dans tous les pays qui exigeaient la soumission préalable de renseignements sur les chargements par voie électronique, à l'aide soit des mécanismes de déclaration disponibles à l'échelon national soit du système TIR-EPD de l'IRU. Le groupe d'experts a demandé au secrétariat de soumettre un document informel sur la question à la

session de février 2014 du WP.30 et de demander au WP.30 si le projet eTIR devrait abandonner l'objectif de demander la soumission d'informations par voie électronique uniquement dans les pays où se situent les bureaux de douane de départ. Il a aussi demandé au secrétariat d'analyser les incidences d'une telle modification sur l'ensemble du Modèle de référence eTIR, y compris les scénarios de remplacement.

Le groupe d'experts a aussi examiné le document informel GE.1 nº 10 (2013) contenant une proposition du secrétariat visant à inclure dans le Modèle de référence eTIR des tableaux de correspondance entre les descriptions des messages fonctionnels et les balises utilisées dans les schémas XML. Le groupe d'experts a reconnu l'utilité de ces tableaux et demandé au secrétariat de les ajouter à la section 4.2.3.1. Le groupe d'experts a également fait observer que les descriptions des messages EDIFACT-ONU (section 4.2.3.2) devraient être modifiées et harmonisées avec la version 3.3 du modèle de données de l'OMD. Il a demandé au secrétariat de publier une version 4.1a du Modèle de référence eTIR incluant les modifications précitées, pour examen par le WP.30, si possible à sa session de juin 2014.

Enfin, le groupe d'experts a passé en revue toutes les tâches et activités indiquées dans son mandat (TRANS/WP.30/2002/11, annexe 1). Après des discussions approfondies, il a jugé que le Modèle de référence eTIR recouvrait la totalité du mandat que lui avait confié le WP.30. Cependant, le groupe d'experts était conscient du fait qu'il revenait au WP.30, en dernier ressort, d'approuver le Modèle de référence eTIR et de décider si le groupe d'experts avait exécuté ou non son mandat de manière satisfaisante (ECE/TRANS/WP.30/2014/4, par. 11 à 14).

À sa 136e session, le Groupe de travail a noté que le GE.1 estimait être sur le point d'achever son mandat et avait demandé au secrétariat de commencer à établir un document récapitulant les résultats de ses activités et ses recommandations (ECE/TRANS/WP.30/272, par. 24).

À sa 137e session, à la demande du GE.1, le Groupe de travail a longuement examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2014/5. Il a noté en particulier que la communication de données de sûreté et de sécurité divergentes à chaque pays de passage pourrait représenter une difficulté supplémentaire pour les entreprises de transport lors d'opérations TIR (ou eTIR). Il a souligné que le principe d'une seule déclaration TIR dans le pays de départ devait être respecté et a décidé qu'il ne fallait pas modifier les mécanismes de déclaration mis au point dans le Modèle de référence eTIR. Considérant que les prescriptions en matière de données de sûreté et de sécurité ont un fondement juridique qui leur est propre et compte tenu de la difficulté à se mettre d'accord sur des prescriptions communes, il a également décidé que ces prescriptions, même si elles étaient en rapport avec des transports TIR, devaient demeurer facultatives dans la déclaration eTIR normalisée. En conséquence, il a demandé au GE.1 de poursuivre l'élaboration d'une déclaration eTIR normalisée (ECE/TRANS/WP.30/274, par. 15).

À sa 138e session, le Groupe de travail a noté qu'à sa vingt-quatrième session (tenue à Antalya (Turquie), en septembre 2014), le GE.1 avait approuvé, à titre provisoire, la version 4.1a du Modèle de référence eTIR et avait demandé au secrétariat de la diffuser auprès des points de contact eTIR. En outre, le Groupe de travail a noté que le GE.1 avait procédé à son premier examen technique des propositions faites par la Turquie en vue de modifier légèrement le message de déclaration eTIR normalisé, dont une proposition visant à rendre obligatoire le code SH. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le rapport final de la session du GE.1 serait soumis pour approbation à sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/276, par. 11).

À sa 139e session, le Groupe de travail a approuvé le rapport du GE.1 sur sa vingt-quatrième session (ECE/TRANS/WP.30/2015/3 et Corr.1) (ECE/TRANS/WP.30/278, par. 16).

À sa 140e session, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, contenant la version 4.1 du Modèle de référence eTIR, et l'a approuvé en tant que base pour les futurs travaux du GE.3 et pour des projets pilotes. Il a rappelé que le Modèle de référence eTIR n'était pas « gravé dans le marbre ». Certaines Parties contractantes ont indiqué qu'elles étaient encore en train d'analyser les détails techniques du document. Le Groupe de travail a remercié les services de documentation de

l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) d'avoir fourni les traductions en français et en russe d'un document aussi complexe sur le plan technique et aussi détaillé. Il a en outre pris note des observations faites par plusieurs pays, telles qu'elles étaient reproduites dans le document informel WP.30 nº 10 (2015), et a considéré qu'il pourrait être nécessaire d'apporter des améliorations au Modèle de référence, notamment après la mise en œuvre des projets pilotes et à la lumière des résultats des travaux du groupe d'experts juridiques (voir ECE/TRANS/WP.30/280, par. 9).

À sa soixante et unième session, l'AC.2 a approuvé la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR reproduite à l'annexe VII (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, par. 29).

À sa 144e session, le Groupe de travail a pris note du rapport oral sur la vingt-cinquième session du GE.1, tenue les 19 et 20 septembre 2016 à Genève. Il a relevé que le GE.1 avait examiné et accueilli avec satisfaction les résultats des deux projets pilotes eTIR, en reconnaissant leur contribution à l'établissement d'un véritable système eTIR. Le GE.1 avait également évalué les premières conclusions du GE.2 et reconnu la nécessité d'une collaboration étroite entre les deux groupes, en particulier lorsqu'il s'agissait de questions telles que les signatures électroniques. En outre, le GE.1 avait examiné un certain nombre de propositions d'amendements à la version 4.1a du Modèle de référence eTIR qui étaient en attente d'adoption. Le Groupe de travail a noté que le rapport final de la vingt-cinquième session serait soumis en tant que document officiel à sa session de février 2017 et a approuvé la poursuite des travaux du GE.1 en 2017, afin que celui-ci puisse en particulier apporter les modifications nécessaires à la version 4.1a du Modèle de référence eTIR et traiter les questions techniques relatives aux propositions établies par le GE.2. Dans le contexte de la prorogation du mandat du GE.1, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soulever, auprès du Comité des transports intérieurs, la question du financement de la mise au point et de l'entretien du système international eTIR (ECE/TRANS/WP.30/288, par. 14).

À sa vingt-cinquième session, le GE.1 a accueilli avec intérêt le document informel GE.1 nº 4 (2016), soumis par la Commission européenne. Il a débattu de la proposition visant à dissocier les volets fonctionnel et technique du Modèle de référence eTIR et, afin non pas de revenir sur la décision concernant la méthode de modélisation à appliquer, mais de faciliter la consultation et la tenue à jour du Modèle, a demandé au secrétariat d'élaborer un document distinct pour chaque volet et d'y faire figurer les annexes y relatives. Le groupe d'experts a également décidé de reproduire en annexe à l'introduction le texte de la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR tel que l'AC.2 l'avait adopté le 11 juin 2015. Il s'est posé la question de savoir si la section 1.1.4 était nécessaire et a demandé au secrétariat d'envisager de le supprimer des versions futures. Le groupe d'experts a également demandé au secrétariat d'évaluer la nécessité d'apporter des modifications aux sections 1.1.6, 1.1.7 et 1.1.8. Il a accueilli favorablement plusieurs propositions de modifications mineures émanant de la Commission européenne et a prié le secrétariat d'apporter les changements voulus dans la version à venir. Le groupe d'experts a en outre prié le secrétariat d'examiner la question du remplacement éventuel des diagrammes d'activité en langage de modélisation uniformisé (UML) par des diagrammes BPMN (Business Process Model and Notation).

Le groupe d'experts a estimé qu'un certain nombre des questions soulevées par la Commission européenne nécessiteraient également de solliciter l'avis de juristes. Il pensait tout particulièrement au fait que l'annexe 10 de la Convention TIR n'était pas considérée comme étant comprise dans le champ d'application du projet eTIR, alors même que les pays qui en mettraient pleinement en œuvre les différents volets, en particulier l'envoi de messages de notification de fin de transport (I11), satisferaient automatiquement aux dispositions de cette annexe. Le groupe d'experts a également examiné la question de l'utilisation éventuelle du carnet TIR sur support papier comme solution de remplacement. À cet égard, il a été souligné que si l'option retenue à l'avenir pour établir les dispositions juridiques appelées à régir le régime eTIR était celle d'un instrument juridique distinct de la Convention TIR de 1975 et sans rapport avec elle, les Parties contractantes ne pourraient pas utiliser le carnet TIR sur support papier comme solution de remplacement, à moins que l'ensemble de la procédure sur papier ne soit incorporé dans le nouvel instrument. Le groupe d'experts a rappelé que le chapitre 3.1 de l'annexe VIII contiendrait les directives d'impression du

document d'accompagnement, qui ferait office de document de remplacement, et a chargé le secrétariat d'entreprendre l'élaboration d'un modèle pour ce document.

Le groupe d'experts a également examiné de près les différentes propositions de modifications figurant dans le document informel GE.1 nº 5 (2016), et a pris les décisions ci-après :

- Proposition de la Turquie tendant à modifier le Modèle de référence eTIR − Le groupe d'experts a examiné les propositions de la Turquie et a souligné que comme elles visaient à apporter des modifications aux prescriptions relatives aux données, elles devraient d'abord être considérées sous l'angle de la procédure ou du point de vue juridique. Si l'on rendait obligatoires certaines données, telles que le code SH, qui du reste pouvaient s'avérer extrêmement utiles, en particulier pour évaluer les risques, il faudrait les faire figurer dans les dispositions juridiques qui régiraient le régime eTIR. Au sujet de l'inclusion d'éléments supplémentaires facultatifs, le groupe d'experts a estimé, vu les constatations tirées du projet pilote eTIR CEE/IRU, en particulier le fait que les messages eTIR ne permettaient pas encore de communiquer les données requises concernant la sûreté et la sécurité, que l'utilisation des seuls messages eTIR normalisés ne serait effectivement pas possible. Il ne serait peut-être pas non plus possible de compiler l'ensemble des prescriptions nationales relatives aux données sans l'aide de l'IRU, qui avait déjà entrepris ce type de démarche pour mettre au point le système TIR-EPD. Le groupe d'experts a demandé au secrétariat de soumettre les propositions au WP.30.

- Reconnaissance mutuelle des signatures électroniques − Après avoir analysé en profondeur les différentes options énumérées dans l'annexe du document informel GE.1 nº 5 (2016), ainsi que la nouvelle option proposée par les autorités douanières turques, le groupe d'experts a décidé de maintenir sa recommandation, à savoir que, compte tenu du principe de la reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers que consacrait la Convention TIR, l'authentification du transporteur devrait s'effectuer dans le pays de départ et, comme les renseignements seraient ensuite échangés dans le cadre d'un environnement douanier sécurisé qui comprendrait notamment le système international eTIR, les autres pays seraient tenus de considérer que la procédure d'authentification avait été dûment effectuée et que le titulaire dont le nom figurait dans les messages électroniques était la personne qui était responsable du transport TIR. Le groupe d'experts a estimé que les dispositions juridiques qui régiraient le régime eTIR devraient expressément prévoir cela.

- Format des messages EDIFACT-ONU − Compte tenu des réponses reçues des points de contact eTIR, le groupe d'experts a décidé que tous les messages eTIR seraient échangés au seul format XML et que les descriptions de messages EDIFACT*ONU seraient supprimées de la prochaine version du Modèle de référence eTIR.

- Classe de métadonnées et types de données de base − Le groupe d'experts a accepté la proposition et a demandé au secrétariat de modifier en conséquence la prochaine version du Modèle de référence eTIR.

- Modifications du tableau 0.3 − Le groupe d'experts a accepté la proposition.

- Listes de codes − Le groupe d'experts a accepté la proposition. Il a demandé au secrétariat, outre d'indiquer dans le Modèle de référence eTIR le nom de l'organisme responsable des listes de codes, de laisser pour information les listes complètes de codes sur la page Web consacrée au système eTIR.

- Modifications mineures − Le groupe d'experts a accepté la proposition. (ECE/TRANS/WP.30/2017/3, par. 12 à 23).

À sa 145e session, le Groupe de travail a approuvé le rapport de la vingt-cinquième session du GE.1 (tenue à Genève, les 19 et 20 septembre 2016), tel qu'il figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/2017/3. Il a noté que la délégation de la Fédération de Russie n'approuvait pas les conclusions tirées par le GE.1 au paragraphe 16 du document, s'agissant de la reconnaissance mutuelle de la signature électronique (voir ECE/TRANS/WP.30/290, par. 19).

À sa vingt-sixième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements figurant dans le document informel GE.1 nº 9 (2017) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2017/22, par. 17 à 35).

1. Éléments de données relatifs à la sûreté et à la sécurité dans les messages eTIR

Le groupe d'experts a suivi avec intérêt l'exposé du secrétariat et a longuement examiné les prescriptions relatives aux données autres que celles figurant dans le carnet TIR, notamment les prescriptions s'appliquant aux données sur la sûreté et la sécurité. Il a estimé que, dans la mesure où ces prescriptions provenaient d'autres textes juridiques, il n'était pas possible de les introduire telles quelles en tant que prescriptions applicables aux données TIR. Le groupe d'experts a toutefois rappelé que les éléments de données recommandés pour les opérations de transit dans le cadre normatif SAFE de l'OMD avaient déjà été incorporés dans les messages eTIR en tant qu'éléments de données facultatifs. Par conséquent, les pays qui souhaitaient que soient pris en compte d'autres éléments de données, requis au plan national pour les opérations de transit, pouvaient demander leur inclusion dans la liste des éléments de données requis aux fins du transit dans le cadre SAFE. Les éléments en question pouvaient ainsi être introduits en tant qu'éléments facultatifs dans des versions ultérieures des messages eTIR, de sorte que ceux-ci pouvaient suffire à communiquer en une seule fois l'ensemble des données requises aux fins des opérations de transport eTIR.

Conscient que les données supplémentaires requises aux fins des opérations de transit pouvaient provenir d'un ensemble varié de lois et de règlements, notamment dans le domaine phytosanitaire ou vétérinaire, le groupe d'experts a recommandé que la responsabilité de la soumission de ces données soit pour l'heure confiée au transporteur. Le groupe d'experts a en outre proposé que seules les données figurant dans les messages eTIR soient échangées entre les administrations douanières, par l'intermédiaire du système international eTIR.

Cependant, la délégation turque a exprimé sa préoccupation quant à l'idée de ne pas inclure tous les éléments de données relatifs à la sûreté et à la sécurité dans les messages eTIR, et la délégation iranienne a fait la déclaration suivante : « La Convention TIR a pour but de faciliter les opérations de transit et les échanges commerciaux. Si l'on ne règle pas la question des renseignements supplémentaires, les Parties contractantes n'auront aucun mal à interpréter les choses à leur façon. Nous pensons qu'il faudrait se concentrer sur la simplification, la normalisation et l'uniformisation des données requises en tant que renseignements supplémentaires selon que de besoin. Cela signifie qu'il faudrait recenser, définir et approuver ensemble les données se rapportant spécifiquement au régime TIR. C'est de cette manière que nous pourrons atteindre le but fixé, à savoir faciliter le transit et le commerce. ».

La délégation de l'Union européenne a fait remarquer que, suite à la mise en application du nouveau Code des douanes de l'Union, il était nécessaire d'effectuer une nouvelle comparaison entre les messages eTIR et ceux du Nouveau système de transit informatisé (NCTS).

2. Document d'accompagnement

Le groupe d'experts a examiné le projet de document d'accompagnement élaboré par le secrétariat et a demandé que les modifications suivantes y soient apportées :

- Ajouter un code à barres (numéro de garantie) ;
- Ajouter une case pour l'itinéraire (si possible avec des références nationales) ;
- Ajouter une case pour le code SH ;
- Préciser que les rubriques destinées à recevoir les cachets sont réservées à la procédure de remplacement ;
- Ajouter le procès-verbal de constat au verso du document d'accompagnement ;
- Ajouter des instructions détaillées pour l'impression du document d'accompagnement (dimensions des cases, police, taille de police, etc.) ;

- Ajouter des instructions d'utilisation du document d'accompagnement pour le cas où la procédure de remplacement est mise en œuvre.

Le groupe d'experts s'est en outre demandé si le document d'accompagnement pourrait également être imprimé par l'entreprise de transport, sans toutefois parvenir à une décision sur la question. Enfin, le groupe d'experts a prié le secrétariat d'élaborer une nouvelle version du document d'accompagnement rendant compte des échanges de vues et des demandes soumises lors de la session.

3. Utilisation des spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR

Le groupe d'experts a pris note de l'absence d'instructions claires concernant l'utilisation des supports eTIR (documents et définitions de schémas (XSD)). Les experts ont dans leur ensemble jugé que ces supports devaient rester dans le domaine public.

La délégation de l'Union européenne et d'autres délégations d'États membres de l'Union ont fait part de leur expérience d'utilisation de la documentation du système NCTS. Au sein de l'UE, la Commission européenne diffuse la documentation auprès des États membres seulement ; il appartient à ceux-ci de distribuer les documents pertinents aux entreprises du secteur privé (en tenant compte des particularités du système informatique national pour les opérations douanières).

Le Groupe d'experts a prié le secrétariat de proposer des formules pour une clause d'utilisation et une clause de limitation de la responsabilité, en concertation avec le Bureau des affaires juridiques, et de la soumettre directement au WP.30 pour examen à sa session d'octobre 2017.

4. Soumission directe des renseignements anticipés sur le chargement par les transporteurs

Le groupe d'experts a examiné les conséquences possibles de l'obligation de soumettre les renseignements sur le chargement avant l'arrivée du véhicule, en particulier dans les cas où le bureau de douane de départ est très proche de la frontière et où l'échange de données entre les autorités douanières ne se fait pas suffisamment à l'avance. Il a souligné que cette obligation de communiquer par avance les renseignements pertinents provenait de la réglementation sur la sûreté et la sécurité et ne s'appliquait pas aux données TIR standard. Ainsi, tout en rappelant la décision prise précédemment au sujet de la communication des renseignements supplémentaires (ECE/TRANS/WP.30/2017/22, par. 18 à 21), le groupe d'experts a estimé qu'aucune modification ne s'imposait dans la documentation du système eTIR.

5. Refus par une autorité douanière du commencement d'un transport TIR ou du commencement d'une opération TIR

Le groupe d'experts a examiné la nécessité de prévoir de nouveaux messages pour signaler qu'un transport TIR n'a pas commencé ou que le commencement d'une opération TIR n'a pas été autorisé, auquel cas le transport TIR est interrompu. Il a convenu qu'il n'y avait aucune raison de prévoir un message indiquant qu'un transport TIR n'a pas commencé, mais qu'il était nécessaire de signaler l'interruption d'un transport TIR pour les raisons suivantes : 1) éviter que la garantie demeure à l'état « utilisée » (« in use ») dans le système international eTIR ; 2) s'assurer, tout comme dans le système non électronique, que la chaîne de garantie est informée de l'interruption du transport TIR ; 3) informer les pays suivants que le transport ne les atteindra pas. Par conséquent, le groupe d'experts a prié le secrétariat de proposer un nouveau message que les autorités douanières enverront en cas de refus du commencement d'une opération TIR et d'inclure dans ce message la ou les raisons pour lesquelles le commencement de l'opération a été refusé.

6. Attribut pour le type d'achèvement

Le groupe d'experts a noté que le message actuel de notification d'achèvement ne permettait pas de spécifier le type d'achèvement, à savoir un déchargement partiel, un déchargement final, une sortie ou un lieu de chargement intermédiaire. Il a rappelé que le type d'achèvement était un élément de données lié à l'application de l'annexe 10 de la Convention TIR et que cette annexe n'entrait pas dans le champ d'application du projet eTIR.

Le groupe d'experts a cependant souligné qu'une fois que le système eTIR aurait été mis en œuvre dans son intégralité, les dispositions de l'annexe 10 deviendraient superflues dans le cas où tous les éléments de données que les autorités douanières doivent communiquer à la chaîne de garantie feraient partie des messages d'achèvement. Le groupe d'experts a par conséquent demandé au secrétariat d'introduire dans le message de notification d'achèvement un champ pour le type d'achèvement et, au besoin, de demander qu'une modification soit apportée au modèle de données de l'OMD.

7. Changement de scellés au cours d'un transport

Le groupe d'experts a examiné la nécessité de prévoir un message supplémentaire visant à signaler le changement de scellés au cours d'une opération TIR. Il est parvenu à la conclusion que la communication des nouveaux scellés dans le message d'achèvement de l'opération TIR était suffisante pour informer les pays suivants du nombre et du type des nouveaux scellés apposés. Le groupe d'experts a en outre prié le secrétariat d'apporter des précisions aux instructions d'utilisation des documents annexés dans le cas où la procédure de remplacement est mise en œuvre.

8. Séquences de messages

Le groupe d'experts a pris note des observations faites par les développeurs ayant travaillé sur le projet pilote, lesquels avaient indiqué que la documentation du système eTIR n'était pas suffisamment claire pour que l'on puisse comprendre les séquences possibles des divers messages eTIR. Il a ainsi demandé au secrétariat d'ajouter des diagrammes dans les spécifications fonctionnelles afin d'apporter les éclaircissements requis.

9. Renseignements sur le titulaire et sur la garantie dans les messages relatifs aux opérations TIR

Le groupe d'experts a convenu que les messages relatifs aux opérations TIR ne devaient pas nécessairement contenir des renseignements détaillés sur la garantie et sur le titulaire, en particulier lorsque ces renseignements ne changeaient pas au cours du transport. Il a donc demandé au secrétariat de simplifier ces messages en conséquence.

10. Compatibilité avec les normes

Le groupe d'experts a noté que les messages eTIR pouvaient être élaborés sur la base de la dernière version du modèle de données de l'OMD. La délégation des Pays-Bas a fait observer que, si la version 4.1a des messages eTIR était fondée sur la version 3.5 du modèle de données de l'OMD, la version 4.2a devait quant à elle être fondée sur la version 3.7, qui comportait les modifications demandées par la CEE pour pouvoir fournir une référence au certificat d'agrément (de chaque véhicule ou conteneur) dans les messages. Le groupe d'experts a par conséquent prié le secrétariat d'utiliser la version 3.7 ou 3.8 du modèle de données de l'OMD pour la version 4.2a des messages eTIR.

Par ailleurs, le groupe d'experts a demandé au secrétariat de se renseigner auprès du secrétariat du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) quant à la faisabilité et à l'utilité d'un modèle de données eTIR fondé sur la bibliothèque de composants communs (CCL) et de lui rendre compte de cette démarche à sa prochaine session.

11. Amendements découlant des conclusions du GE.2

Le groupe d'experts a pris note de la proposition du GE.2 visant à spécifier dans l'annexe facultative une durée minimale de conservation des données dans le système international eTIR de dix ans et a prié le secrétariat d'introduire cette prescription dans la documentation du système eTIR.

À sa 146e session (juin 2017), le WP.30 a pris note des résultats de la vingt-sixième session du GE.1 (Genève, 18 et 19 mai 2017). Il a notamment pris note : a) de la subdivision du Modèle de référence eTIR en quatre documents, à savoir introduction, concepts, spécifications fonctionnelles et spécifications techniques ; b) de la recommandation visant à laisser pour l'instant au transporteur la responsabilité de soumettre toute information

supplémentaire ; c) du fait que le GE.1 estimait que l'ensemble des résultats de ses travaux (les spécifications du système TIR et les schémas XML (langage de balisage extensible)) devaient être rendus publics et que cette disposition devait être précisée dans une note d'instruction à joindre à tous les documents et artefacts, lorsque que cela est nécessaire, et a demandé au secrétariat d'élaborer un projet de note d'instruction ainsi qu'une clause de sauvegarde, aux fins de leur examen lors de la session d'octobre 2017 du WP.30 ; d) de la demande d'envoi d'un nouveau message des autorités douanières en cas de refus d'effectuer une opération TIR. Enfin, le WP.30 a noté que le rapport de la vingt-sixième session du GE.1 serait soumis à la session d'octobre 2017 du WP.30 et que la vingt-septième session devrait se dérouler à Genève les 4 et 5 décembre 2017 (ECE/TRANS/WP.30/292, par. 20 et 21).

À sa 147e session (octobre 2017), le Groupe de travail a approuvé le rapport sur la vingt-sixième session du GE.1 (Genève, 18 et 19 mai 2017) (ECE/TRANS/WP.30/2017/22). Il a pris note que la vingt-septième session du GE.1 aurait lieu les 4 et 5 décembre 2017 à Genève. Le Groupe de travail a en outre prié le secrétariat de demander au Comité des transports intérieurs de proroger le mandat du GE.1 pour l'année 2018. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.30/2017/23, contenant des propositions pour une note d'instruction et une clause de limitation de responsabilité s'agissant des spécifications eTIR et des schémas XML. Les propositions étaient conformes à la recommandation du groupe d'experts selon laquelle les spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR et les schémas XML devraient être dans le domaine public. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'appliquer la note d'instruction et la clause de limitation de responsabilité chaque fois que cela se justifierait (ECE/TRANS/WP.30/294, par. 19 et 20).

À sa vingt-septième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements figurant dans le document informel GE.1 nº 13 (2017) (ECE/TRANS/WP.30/2018/10, par. 15 à 34).

1. Document d'accompagnement

Le groupe d'experts a accueilli avec intérêt le projet révisé de document d'accompagnement figurant à l'annexe I du document informel GE.1 nº 13 (2017). Il s'est d'abord demandé s'il serait préférable d'utiliser un code à barres ou un code QR sur le document joint. Étant donné que la plupart des bureaux de douane étaient déjà équipés de lecteurs de codes à barres, le groupe d'experts a décidé qu'un code à barres serait suffisant pour permettre une lecture rapide de la référence de la garantie. En outre, le groupe d'experts a longuement débattu de la question de savoir qui serait autorisé à imprimer le document d'accompagnement, s'il devrait être estampillé par le bureau de douane de départ et s'il serait obligatoire pour tous les modes de transport.

Lorsqu'il a examiné la question de savoir si le document d'accompagnement pourrait également être imprimé par le titulaire, le groupe d'experts a rappelé qu'à ce stade, il n'était pas prévu d'inclure dans le document d'accompagnement des éléments de sécurité garantissant l'authenticité d'un document imprimé par les douanes. Toutefois, étant donné que les références nationales des opérations TIR et la référence aux scellés n'étaient connues qu'après l'acceptation de la déclaration, le titulaire ne serait pas en mesure de les imprimer sur le document d'accompagnement. Dans ce contexte, le groupe d'experts a estimé qu'il incombait aux administrations douanières de fournir au titulaire un document d'accompagnement.

En ce qui concernait la question de savoir si les douanes devaient apposer un cachet sur le document d'accompagnement au départ, le groupe d'experts a décidé qu'il serait préférable de ne pas apposer de cachet afin d'éviter de conférer un caractère officiel au document d'accompagnement. Le groupe d'experts a estimé que, bien que le document d'accompagnement soit essentiel pour les contrôles effectués en dehors des bureaux de douane (par exemple, mais pas uniquement, les contrôles routiers effectués par la police), y compris en cas d'accident ou d'incident, ainsi qu'en cas de repli, la procédure eTIR devait être fondée sur l'échange électronique de données et non sur le document d'accompagnement sur papier.

Le groupe d'experts a également longuement débattu la question de savoir si le document d'accompagnement devait être obligatoire. Il était d'avis que, à des fins de contrôle en cours de route ainsi qu'en cas d'accident ou d'incident (le rapport certifié étant imprimé au verso du document d'accompagnement), il était essentiel que le titulaire soit toujours porteur de ce document. Toutefois, le groupe d'experts a également noté que, dans le cas de l'utilisation intermodale de la procédure eTIR, l'obligation d'emporter un document d'accompagnement pouvait entraîner des complications qui risqueraient de compromettre l'utilisation de la procédure eTIR pour les transports par conteneurs.

En conclusion, le groupe d'experts a chargé le secrétariat d'établir une version révisée du document d'accompagnement, accompagnée d'une description sommaire de son utilisation, et de le diffuser aux points de contact TIR (avec copie aux points de contact eTIR) afin de recueillir leurs avis d'experts sur toute question de procédure éventuelle.

2. Séquences de messages

Le groupe d'experts a examiné les diagrammes de séquences figurant à l'annexe II du document informel GE.1 nº 13 (2017) et a demandé qu'ils soient inclus dans la prochaine version des spécifications du système eTIR.

3. État de la garantie

Le groupe d'experts a noté que l'état de la garantie ne pouvait pas rester « en service » en cas d'accident ou d'incident ainsi qu'en cas de refus de commencer une opération TIR. En conséquence, il a demandé au secrétariat de prévoir deux nouveaux codes pour l'état de la garantie et d'inclure les règles requises pour le système international eTIR dans la prochaine version des spécifications du système eTIR.

Le groupe d'experts a également interrogé l'IRU sur les raisons qui pouvaient conduire à une demande d'annulation de la garantie. L'IRU a accepté de produire un document pour la prochaine session du groupe d'experts afin de répondre à cette question.

4. Types de données de base

Le groupe d'experts a convenu avec le secrétariat que seuls les types de données de base utilisés dans les messages eTIR devaient être énumérés dans les spécifications du système eTIR et que d'autres types de données de base pourraient être ajoutés à l'avenir, si nécessaire.

5. Refus de commencer une opération TIR

Le groupe d'experts a noté que la description du message de « refus de commencer une opération TIR » et son message de réponse ne figuraient pas dans la version 4.2a du document sur les concepts eTIR, qui avait déjà été publiée en avril 2017. Il a chargé le secrétariat de les inclure dans la prochaine version du document.

6. Définition de la déclaration

Le groupe d'experts a décidé de modifier comme suit la définition du terme « déclaration » dans la version suivante du glossaire TIR figurant à l'annexe II de l'introduction de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR : « Acte par lequel le titulaire, ou son représentant, indique dans la forme et selon les modalités prescrites son intention de placer des marchandises sous le régime TIR ou eTIR ».

7. Vérification de la conformité

Le groupe d'experts est convenu de la nécessité de concevoir des scénarios détaillés de vérification de la conformité ainsi qu'un cadre d'essais de validation pour permettre aux pays de vérifier la syntaxe de leurs messages. Il a également souligné l'importance du service d'assistance pour aider les pays à effectuer les essais requis et à résoudre les problèmes recensés au cours de ces essais. Le groupe d'experts a estimé que la procédure de vérification de la conformité, les types d'essais et les scénarios devraient faire l'objet d'un document

distinct (c'est-à-dire non inclus dans les spécifications du système eTIR) et seulement une fois que les spécifications techniques seraient définitivement mises au point.

8. Modèle de données de l'OMD version 3.8

Le groupe d'experts a noté que les messages eTIR actuels étaient fondés sur la version 3.7 du modèle de données de l'OMD, mais que des extensions y avaient été ajoutées pour tenir compte des nouveaux messages I17 et I18 ainsi que d'un nouvel attribut dans la classe de fin pour indiquer le type de fin. Il a en outre noté que le secrétariat soumettrait une demande de mise à jour des données à l'équipe des projets de modèles de données de l'OMD, en lui demandant d'inclure ces modifications dans la version 3.8 du modèle de données de l'OMD.

Le groupe d'experts a également pris note du champ d'application de la version 3.8 du modèle de données de l'OMD, en particulier l'ajout d'une référence unique pour les négociants ainsi que des documents d'information pour l'eCMR, les déchets dangereux et les certificats ePhyto.

9. Stockage de l'information

Le groupe d'experts a approuvé la proposition d'inclure la durée minimale de stockage des informations dans le système international eTIR dans la section « 1.2.5.1 Plateforme centrale ».

10. Reconnaissance mutuelle de l'authentification

Le groupe d'experts a noté que des débats approfondis sur la reconnaissance mutuelle de l'authentification du titulaire effectuée par le pays de départ avaient eu lieu pendant les réunions du GE.2 et du WP.30, mais qu'à ce stade aucune solution de remplacement pratique n'avait été déterminée. D'un point de vue technique, le groupe d'experts a estimé que la technologie de la chaîne de blocs pouvait constituer une solution de remplacement et a accueilli favorablement la proposition de l'Union européenne d'inviter un expert à présenter, à la session suivante, la manière dont cette technologie pouvait être utilisée dans le domaine douanier.

11. Code de hachage

Le groupe d'experts a rappelé l'idée d'utiliser un code de hachage pour garantir l'intégrité des données de la déclaration à partir du moment où le titulaire envoyait la déclaration au pays de départ jusqu'au moment où elle était reçue par le bureau de douane de destination. Le groupe d'experts a estimé que, dans la pratique, il ne semblait pas possible d'utiliser les codes de hachage dans le cadre de la procédure eTIR, mais que, dans le cas de procédures juridiques, un mécanisme de codes de hachage pouvait garantir l'intégrité des données telles qu'elles avaient été soumises à l'origine par le titulaire. En conséquence, le groupe d'experts a examiné la possibilité d'inclure un code de hachage dans l'enveloppe du message E9 et a demandé au secrétariat d'établir, pour sa session suivante, un document dans lequel il étudierait cette possibilité.

12. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a noté que le GE.2 avait examiné la nécessité éventuelle d'élaborer une procédure spéciale de réconciliation (annexe 10, par. 2) pour le système eTIR. L'IRU a souligné qu'à son avis, une procédure de réconciliation automatique pour le système eTIR (au moyen d'un nouveau message) était nécessaire, en particulier en cas de messages manquants. L'Union européenne a souligné que, bien que le NCTS dispose d'une procédure intégrée en cas de divergences, compte tenu du nombre éventuellement élevé de bureaux de douane impliqués dans un transport eTIR, il serait préférable de conserver la procédure de réconciliation sur papier et de limiter toute procédure automatique aux messages manquants.

Le groupe d'experts a demandé au secrétariat, avec le concours éventuel de l'IRU, d'établir pour sa session suivante un document présentant diverses options pour une procédure de réconciliation dans le système eTIR.

À sa 148e session (février 2018), le Groupe de travail a pris note des résultats de la vingt-septième session du GE.1, tenue les 4 et 5 décembre 2017, à Genève. Il a également noté que le GE.1 avait examiné plusieurs amendements aux spécifications eTIR découlant des projets expérimentaux et des résultats des travaux du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2). Le GE.1 avait avancé sur un certain nombre de questions, notamment la conception d'un document d'accompagnement, la clarification de la succession des messages eTIR, l'ajout de nouveaux codes relatifs à l'état de la garantie et la création d'un message « refus de commencer l'opération TIR ». Le projet de rapport de la vingt-septième session avait été publié sur le site Web de la CEE et serait soumis en tant que document officiel pour adoption à la 149e session du Groupe de travail. Sous réserve de confirmation par le Comité de la prorogation du mandat du GE.1, la vingt-huitième session de celui-ci devait se tenir les 28 et 29 juin 2018 (ECE/TRANS/WP.30/296, par. 14).

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

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

1. Document d'accompagnement

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

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

2. Code de hachage

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

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

3. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a examiné les différents moyens d'introduire une procédure de réconciliation dans le système eTIR, tels qu'énoncés dans le document informel GE.1 nº 5 (2018). Il a estimé que l'extension de la procédure de réconciliation à tous les messages eTIR dépasserait le champ d'application de l'annexe 10 et, par conséquent, qu'il faudrait ajouter les dispositions appropriées à l'annexe 11 ou dans les spécifications eTIR. Le groupe d'experts a également fait observer que toute demande d'ouverture d'une procédure de réconciliation devait être adressée aux services d'assistance nationaux et il a accueilli favorablement la proposition de la Commission européenne de présenter à la session suivante les règles et procédures relatives aux communications entre les services d'assistance dans le nouveau système de transit informatisé (NSTI).

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

À sa vingt-neuvième session, le groupe d'experts a examiné les diverses propositions d'amendements ainsi que les observations figurant dans le document informel GE.1 nº 9 (2018) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2019/2, par. 16 à 22).

1. Document d'accompagnement et procédure de secours

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

2. Procédure de réconciliation

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

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

3. Pointeurs

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

4. Renseignements anticipés sur le chargement

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

5. Liste modifiée des messages

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

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

À sa trentième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements ainsi que les observations figurant dans le document informel GE.1 nº 5 (2019) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2020/2, par. 21 à 33).

1. Document d'accompagnement et procédure de secours

Le groupe d'experts a examiné le projet de document d'accompagnement, la description succincte de son utilisation, la version révisée du chapitre 1.2 (Procédure de secours) des spécifications fonctionnelles eTIR et du chapitre 3 du document sur les concepts eTIR, ainsi que quatre propositions d'amendement figurant au paragraphe 5 du document informel GE.1 nº 5 (2019).

Il a approuvé les amendements proposés au paragraphe 5 du document informel GE.1 nº 5 (2019), moyennant de légères modifications d'ordre rédactionnel. Après l'exposé d'un expert de la Commission européenne, il a prié le secrétariat d'établir, pour sa session suivante, des diagrammes d'activité afin de préciser davantage les procédures de secours.

2. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a remercié les experts de la Commission européenne d'avoir communiqué des documents relatifs aux centres d'assistance nationaux, élément essentiel de la procédure de réconciliation du nouveau système de transit informatisé (NSTI), et a noté que ces experts avaient exprimé des doutes quant à l'utilité d'une procédure générale de réconciliation dans le cadre du projet eTIR.

Le groupe d'experts a en outre souligné l'absence de base juridique dans la Convention TIR (autre que l'annexe 10), ainsi que dans l'annexe 11, pour l'établissement

d'une procédure générale de réconciliation. Toutefois, compte tenu de l'absence de l'IRU, qui avait été le principal partisan de l'introduction d'une procédure de réconciliation dans les spécifications eTIR, il a décidé de reporter la discussion sur cette question à une prochaine session. Le groupe d'experts a saisi cette occasion pour exprimer ses regrets quant à l'absence d'experts de l'IRU à la session.

3. Pointeurs

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

4. Code de hachage

Rappelant son débat sur les complications liées à l'utilisation d'un code de hachage lors de la présentation des renseignements anticipés TIR, le groupe d'experts a approuvé toutes les modifications proposées au paragraphe 14 du document informel GE.1 nº 5 (2019).

5. Refus de commencer

Le groupe d'experts a approuvé les modifications proposées aux paragraphes 15 et 16 du document informel GE.1 nº 5 (2019), sous réserve de la modification suivante de la description du scénario de secours : « [...] enverront néanmoins le message électronique de "refus de commencer" à un stade ultérieur ».

6. Accident ou incident

Le groupe d'experts a approuvé les modifications proposées au paragraphe 17 du document informel GE.1 nº 5 (2019), sous réserve de la modification suivante de la description du scénario de secours : « [...] enverront néanmoins le message électronique requis à un stade ultérieur ».

7. Validations effectuées par le système international eTIR

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

8. Codes d'erreur

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

9. Base de données des bureaux de douane

Le groupe d'experts a approuvé les modifications proposées aux paragraphes 21 et 22 du document informel GE.1 nº 5 (2019) et a demandé au secrétariat de proposer une interface entre le système international eTIR et la banque de données internationale TIR (ITDB) afin de pouvoir extraire des renseignements sur les bureaux de douane agréés eTIR.

Le groupe d'experts a accueilli avec intérêt un exposé du Président sur les spécifications de messages sous forme de tableur. Il a reconnu l'importance de présenter toutes les informations relatives à un message sur une seule feuille de calcul et les avantages du format tableur par rapport à un traitement de texte conventionnel ou au format PDF. Toutefois, afin de ne pas compliquer excessivement la publication des spécifications eTIR,

le groupe d'experts a estimé que les spécifications de messages sous forme de tableur ne feraient pas partie de la spécification eTIR mais pourraient être téléchargées sur le site Web du système eTIR, en tant qu'outil destiné à faciliter la mise en œuvre nationale du projet eTIR. À sa 153e session (octobre 2019), le Groupe de travail a noté que le GE.1 avait tenu sa trentième session les 18 et 19 septembre 2019 à Budapest, à l'invitation de l'administration douanière hongroise. Il s'est félicité de la participation de la Fédération de Russie et a noté que le GE.1 avait examiné, entre autres, certaines questions sur lesquelles les Parties contractantes n'étaient pas encore parvenues à un consensus lors de l'examen du projet d'annexe 11. À cette session, le groupe d'experts avait également examiné une étude sur la connexion avec le système international eTIR et la clause dite « de dérogation », et noté que le Monténégro, la Norvège et la Suisse avaient indiqué qu'ils pourraient en faire usage en raison de la faiblesse du volume des transports sous TIR au regard du coût très élevé de la connexion au système international eTIR. Le Groupe de travail a noté que le GE.1, tout en s'efforçant de préciser quels bureaux de douane devraient recevoir des renseignements anticipés TIR, avait fait des propositions tendant à modifier légèrement l'article 2 b) et l'article 6 pour y incorporer les notions figurant dans la note explicative 11.6.2 (laquelle pourrait de ce fait être supprimée). Afin de faciliter le débat sur le projet d'annexe 11 à la session suivante de l'AC.2, le secrétariat avait fait part à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de ces propositions, ainsi que de celles du secrétariat portant sur la forme ou concernant d'autres articles, dont le but était d'assurer la cohérence (voir le document informel WP.30 (2019) nº 10). Le Groupe de travail a procédé à un premier examen des diverses propositions et il a d'une manière générale appuyé celles du secrétariat, moyennant quelques modifications mineures éventuelles. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'informer le Comité de gestion des résultats des débats. En ce qui concernait la question de l'authentification du titulaire, le Groupe de travail a également noté que le GE.1 avait suivi avec intérêt un exposé des experts de la Fédération de Russie sur le recours à des tierces parties de confiance pour la reconnaissance internationale des signatures électroniques. L'exposé avait suscité de l'intérêt et de nombreuses questions, en particulier à propos de l'utilisation obligatoire des signatures électroniques par toutes les Parties contractantes, du coût de la mise en place d'un réseau de tierces parties de confiance à l'échelle nationale et centrale et des rôles et responsabilités de ces tiers. Le Groupe de travail a pris acte du fait que le GE.1 avait décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session.

Sur proposition du secrétariat, le Groupe de travail a réfléchi à l'éventuelle transformation du GE.1 en un groupe d'experts officiel, l'idée étant de faciliter la participation des délégations, en particulier francophones et russophones, aux travaux visant à élaborer une version des spécifications eTIR qui serait examinée et adoptée après l'entrée en vigueur de l'annexe 11 par les Parties contractantes liées par ladite annexe. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2019/9, qui expliquait en détail les raisons de cette transformation et présentait le projet de mandat du GE.1. Il a constaté que, depuis la fin du mandat initial, en 2015, le secrétariat avait fait appel au GE.1 chaque fois que des questions relatives au maintien ou à la modification des spécifications eTIR l'avaient exigé, c'est-à-dire en pratique une ou deux fois par an. À la demande du WP.30, le Comité des transports intérieurs avait reconduit le mandat du GE.1 chaque année depuis 2016. Le Groupe de travail a examiné les avantages d'un changement de statut (en particulier la disponibilité de documents officiels dans les trois langues de la CEE et l'interprétation pendant les sessions), par rapport au maintien du statut actuel. Il a estimé qu'aucune demande ne pourrait être adressée au Comité exécutif sans avoir reçu l'aval du CTI à sa prochaine session, fin février 2020. Afin de ne pas compromettre l'excellent travail qu'effectuait le GE.1 dans le cadre de son statut informel, le Groupe de travail a prié le secrétariat de demander l'autorisation du CTI pour le lancement de la transformation du GE.1 en groupe officiel par le Comité exécutif, le statut actuel étant maintenu en attendant que la transformation soit effective. À la demande de la délégation de l'Union européenne, il a été demandé au secrétariat, lors de la présentation de la proposition de transformation au Comité, que le GE.1 se réunisse au moins deux fois en 2020 et au moins deux fois en 2021, afin que davantage de sessions puissent être organisées, à des intervalles plus courts. La délégation ukrainienne a souligné qu'il importait de fournir des arguments pertinents en faveur de la transformation (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 10 à 14).

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

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

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

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

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

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

À sa trente et unième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements ainsi que les observations figurant dans le document informel GE.1 nº 6 (2020) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2020/5, par. 19 à 43).

1. Document d'accompagnement et procédure de secours

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

2. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a rappelé que la Convention TIR (exception faite de l'annexe 10) et l'annexe 11 ne fournissaient pas de fondement juridique pour la mise en place d'une procédure générale de réconciliation et que les procédures de secours pertinentes étaient déjà envisagées dans les spécifications, à savoir que, si un message ne peut être envoyé en raison d'un problème technique, l'expéditeur doit veiller à ce que le message soit envoyé ultérieurement, une fois le problème résolu. Toutefois, le groupe d'experts a accepté la proposition de l'IRU de présenter à sa session suivante un exposé sur la manière dont elle avait mis en place une procédure de réconciliation électronique avec certaines administrations douanières connectées aux systèmes Real Time SafeTIR et TIR-EPD (prédéclaration électronique). La Commission européenne a pour sa part réaffirmé son avis sur la procédure de réconciliation décrite dans le document informel GE.1 nº 5 (2018), à savoir qu'il serait préférable de conserver ladite procédure sur papier et de limiter toute procédure automatique aux messages manquants.

3. Validations effectuées par le système international eTIR

Le groupe d'experts a noté que, compte tenu de l'évolution des priorités dans le plan de mise au point du système international eTIR, et aussi du fait que l'IRU venait de commencer à travailler avec le secrétariat pour repérer les cas potentiels qui nécessiteraient

des exceptions transitoires aux règles énoncées dans les spécifications eTIR, l'examen de ce point de l'ordre du jour aurait lieu à une prochaine session.

4. Codes d'erreur

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

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

5. Base de données des bureaux de douane

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

6. Données de la déclaration et renseignements anticipés rectifiés

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

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

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

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

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

7. Numéro de référence du message et référence fonctionnelle

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

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

8. Notifications aux autorités douanières relatives aux opérations TIR

Le groupe d'experts a constaté que, selon le diagramme du cas d'utilisation échange de données (fig. 10 de la version 4.2a de la documentation conceptuelle du système eTIR), les informations relatives aux opérations TIR faisait l'objet de notifications à la chaîne de garantie, mais pas aux administrations douanières. La séquence des messages, telle qu'elle figurait à l'annexe I du document informel GE.1 nº 5 (2020), suivait la même logique. Toutefois, le message I15 (Notification aux douanes) comprenait des sections consacrées à la notification du début, du refus de commencer et de la fin d'une opération TIR. Le groupe d'experts, conscient de cette incohérence, a décidé qu'une analyse plus approfondie était nécessaire et qu'il reviendrait sur cette question à sa session suivante.

9. Annulation des renseignements anticipés TIR

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

10. Questions relatives aux cardinalités

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

i) Déclaration − Garantie

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

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

ii) Début − Itinéraire national

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

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

iii) Début − Bureau de douane

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

iv) Objet expédié − UCR

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

v) Expéditeur − Adresse

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

Enfin, le groupe d'experts a pris note avec intérêt du document informel GE.1 nº 7 (2020) établi par l'IRU et, compte tenu de la soumission tardive de ce document, a décidé qu'il y reviendrait à sa prochaine session.

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

Le Groupe de travail a noté que, suite à une demande qu'il avait formulée et qui avait été approuvée par le Comité des transports intérieurs, le Comité exécutif de la CEE avait décidé, le 20 mai 2020, que le GE.1 deviendrait le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1). Toutefois, en raison de la crise de liquidités que traversait l'ONU et de la pandémie de COVID-19, le secrétariat n'avait pas obtenu de créneaux en 2020 pour organiser des sessions du WP.30/GE.1 avec services d'interprétation dans les trois langues de travail de la CEE. C'est pourquoi, pour que l'élaboration de l'indispensable version 4.3 des spécifications eTIR progresse, il a décidé, après avoir consulté les coordonnateurs TIR et eTIR, d'organiser une réunion préparatoire

d'information (en anglais seulement) du WP.30/GE.1 les 3 et 4 novembre 2020. En 2021, les sessions du WP.30/GE.1 devaient se tenir du 27 au 29 janvier, du 25 au 27 mai et du 13 au 15 septembre (ECE/TRANS/WP.30/310, par. 14 à 17).

Le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (Groupe d'experts) a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/19, qui contient la liste des amendements proposés à la version 4.2 des spécifications eTIR, et a pris les décisions suivantes (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2, paras. 29-58):

1. Document d'accompagnement et procédure de secours

Le Groupe d'experts a pris acte du fait que le secrétariat n'avait pas encore eu le temps d'établir les diagrammes d'activité pour les procédures de secours, mais que ces diagrammes seraient présentés à la deuxième session du Groupe.

2. Procédure de réconciliation

Le Groupe d'experts a estimé que, compte tenu du délai prévu pour achever la version 4.3 des spécifications eTIR, il ne serait pas possible de procéder à un examen plus approfondi de la procédure de réconciliation et à une éventuelle modification du champ d'application du projet et que ces points devraient donc être abordés pendant l'élaboration de la prochaine version des spécifications eTIR.

3. Validations effectuées par le système international eTIR

Le Groupe d'experts a pris note du fait que le secrétariat n'avait reçu jusqu'alors aucune demande d'exception transitoire, qui aurait pour effet soit de changer l'état des éléments de données (requis, optionnel ou dépendant) soit de permettre que des règles ou des conditions contenues dans les spécifications eTIR ne s'appliquent pas. Cependant, si des situations concrètes relatives à la connexion des systèmes douaniers au système international eTIR se présentent, elles seront portées à l'attention du Groupe d'experts.

4. Corrections mineures

Le Groupe d'experts a approuvé plusieurs corrections mineures pour régler des problèmes d'ordre rédactionnel, de cohérence ou de logique, mis en évidence par le secrétariat au cours de l'élaboration et de l'amélioration du système international eTIR.

5. Attribut « Identifiant message »

Le Groupe d'experts a approuvé la proposition de n'utiliser qu'un identifiant unique mondial (v4) pour la valeur de l'attribut « Identifiant message ».

6. Attribut « Référence fonctionnelle »

Le Groupe d'experts a approuvé la proposition de renommer « Identifiant message initial » l'attribut « Référence fonctionnelle » dans les messages eTIR.

7. Messages « Annuler les renseignements anticipés » et « Renseignements anticipés rectifiés »

Le Groupe d'experts a accepté les propositions concernant les noms, les définitions et les structures des messages E9 à E14. Il a également pris note de la possibilité que les experts de la Commission européenne proposent à la deuxième session d'introduire une règle pour le message E11, de sorte que les informations relatives aux marchandises qui font déjà partie des données de la déclaration ne soient, d'une manière générale, pas modifiées.

8. Ajout d'une nouvelle règle à l'attribut « Version »

Le Groupe d'experts a approuvé les propositions visant à supprimer l'attribut « Version » dans le message E9 et à ajouter une nouvelle règle à l'attribut « Version », soulignant qu'il s'agissait d'une conséquence directe de la subdivision de l'ancien message E9 en trois messages distincts.

9. Révision des conditions et règles

Le Groupe d'experts a décidé d'examiner les règles et conditions pendant la réunion préparatoire informelle de la deuxième session, le 22 janvier 2021.

10. Révision des listes de codes

Le Groupe d'experts a approuvé la proposition de limiter l'utilisation de la liste de codes 21 pour l'attribut « Taille » dans la classe « FichierBinaire » aux valeurs suivantes : octet (AD), kilo-octet (2P) et mégaoctet (4L). Il s'est également dit favorable à la suppression des listes de codes 13 et 15.

11. Modification des métadonnées

Le Groupe d'experts a accepté les propositions de modification des métadonnées.

12. Modification des formats de date

Le Groupe d'experts a accepté la proposition de modification des formats de date et de date et heure.

13. Introduction d'avertissements

Le Groupe d'experts a pris note du fait qu'à la suite des débats sur ce point à la réunion préparatoire informelle, et compte tenu des diverses préoccupations soulevées par les experts, le secrétariat avait pour le moment retiré la proposition d'introduire des avertissements.

14. Cardinalité des sous-traitants

Le Groupe d'experts a décidé de fixer la cardinalité du sous-traitant à 0..n et celle de son adresse à 0..1. Il a également rappelé que la condition C001 rendait l'adresse du sous-traitant obligatoire en l'absence d'un code qui soit suffisant pour identifier clairement le sous-traitant.

15. Description des messages E1, E3, E5, E7 et I5

Le Groupe d'experts a accepté la proposition de modification des descriptions des messages E1, E3, E5, E7 et I5.

16. État de la garantie après un refus de lancement d'une opération TIR

Le Groupe d'experts a examiné la question de l'état de la garantie après un message « Refuser le lancement » et a décidé de maintenir l'état « Lancement refusé » car il est conceptuellement différent de l'état « Annulée ». Il a en outre précisé qu'un message indiquant un refus de lancer une opération TIR ne pouvait être envoyé qu'une fois que le transport avait commencé. Enfin, le Groupe d'experts a convenu que l'état « Lancement refusé » ne devait pas seulement être un état définitif, mais qu'au contraire, si le transport était en mesure de poursuivre son trajet par un itinéraire différent de retour à son point de départ sous couvert de la même garantie, cette garantie pourrait repasser à l'état « Utilisée » une fois que les douanes auraient enregistré les données de la déclaration modifiée indiquant le nouvel itinéraire.

17. Notifications aux services douaniers relatives aux opérations TIR

Le Groupe d'experts a examiné la question de la notification aux administrations douanières des informations relatives aux opérations TIR et a approuvé la proposition selon laquelle une notification devrait être envoyée chaque fois que des scellements seraient apposés ou changés au moment du lancement ou de l'achèvement d'une opération TIR.

En réponse à une question posée par un expert de la Fédération de Russie, le secrétariat a précisé que ce mécanisme de notification venait s'ajouter au mécanisme de demande d'informations, accessible à tout moment à l'aide des messages I5 et I6, que toutes les administrations douanières situées le long de l'itinéraire d'un transport TIR pouvaient utiliser

pour demander et recevoir toutes les informations stockées dans le système international eTIR sur le transport TIR en question, sa garantie et le titulaire. Par ailleurs, les notifications relatives aux opérations TIR seraient envoyées en plus des notifications qui sont déjà envoyées chaque fois qu'une administration douanière enregistre les données de la déclaration (initiales et rectifiées).

18. Nouveaux messages I19 et I20 permettant de valider les bureaux de douane au moyen de l'ITDB

Le Groupe d'experts a accepté les structures proposées des nouveaux messages I19 et I20 permettant de valider les bureaux de douane dans la Banque de données internationale TIR (ITDB), et approuvé leur inclusion dans les spécifications eTIR.

19. Liste actualisée des codes d'erreur

Le Groupe d'experts a approuvé la liste des codes d'erreur mise à jour proposée par le secrétariat.

20. Types de garantie

Le Groupe d'experts a accepté la proposition de commencer à utiliser la liste de codes 12 pour les garanties délivrées dans le cadre des projets pilotes. Il a en outre convenu de modifier le diagramme des classes en ce qui concerne le type de garantie, en particulier de déplacer le montant maximal de la garantie de la classe « Type garantie » à une nouvelle classe d'association, entre la classe « Type garantie » et la classe « Pays », afin de modéliser les différences actuelles entre les parties contractantes pour ce qui est du montant maximal de la garantie.

21. Renseignements anticipés TIR en cas de lieux de chargement multiples

Le Groupe d'experts a examiné la procédure à suivre pour que les titulaires fournissent des renseignements anticipés lorsqu'ils connaissent avant le début de l'opération de transport les détails sur les marchandises devant être chargées aux différents points de chargement. Il a adopté la seconde option présentée, selon laquelle les titulaires ne soumettraient au pays de départ que les renseignements anticipés TIR (E9) liés au premier chargement, puis enverraient les données pour chaque bureau de douane de départ successif, au moyen d'un message d'envoi de renseignements anticipés rectifiés (E11) aux pays dans lesquels auraient lieu les chargements suivants.

Bien que le document ne soit disponible qu'en anglais, le Groupe d'experts a également examiné le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/20, dans lequel sont proposés d'autres amendements à la version 4.2 des spécifications eTIR, et a pris les décisions suivantes.

22. Suspension d'un transport intermodal eTIR

Le Groupe d'experts a examiné la question de la suspension de la procédure eTIR pour certains tronçons d'un transport intermodal lorsqu'il existe des procédures plus simples de transit douanier ou lorsque l'utilisation d'un régime de transit douanier n'est pas nécessaire. Il a convenu que la suspension débuterait une fois qu'un message demandant l'achèvement d'une opération TIR (I11) aurait été envoyé avec un code d'achèvement indiquant une suspension (à ajouter dans la liste de codes 27). La procédure eTIR pourrait ensuite reprendre à la fin du tronçon pendant lequel elle avait été suspendue, lorsque le bureau de douane enverrait un message demandant le lancement d'une opération TIR (I9), et le transport pourrait alors se poursuivre normalement. Un expert de la Turquie a rappelé que le document d'accompagnement ne devait pas être utilisé dans un tel scénario, car il était réservé à la procédure de secours et aux incidents ou accidents.

23. Procédure de prélèvement d'échantillons

Le Groupe d'experts a examiné les propositions quant à la manière de traiter la disposition de la note explicative 0.21-3 concernant la notification du prélèvement d'échantillons de marchandises par les autorités douanières dans le cadre d'un examen. Tout

en reconnaissant que le prélèvement d'échantillons devait rester une procédure exceptionnelle, il n'a pas considéré le recours au document d'accompagnement comme une option viable, car son utilisation devrait être limitée aux procédures de secours et aux incidents ou accidents.

Le Groupe d'experts n'était pas en mesure de décider si l'utilisation de la classe « Contrôle » serait préférable à l'envoi d'une modification de la déclaration et a convenu de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. Néanmoins, il était d'avis que cette question pourrait être réglée dans le cadre de la version 4.4 des spécifications eTIR et qu'en cas de nécessité, une solution provisoire pourrait être trouvée.

24. Messages échangés dans le cadre des spécifications eTIR

Le Groupe d'experts a appris que la proposition soumise par l'IRU, qui présentait une analyse des messages échangés dans le cadre des spécifications eTIR, avait été soumise en tant que document officiel pour examen par le Comité de gestion TIR lorsque celui-ci étudierait la question de l'accès de l'IRU à l'ITDB.

25. Duplication des données de l'ITDB relatives aux titulaires de carnets TIR et aux bureaux de douane

Le Groupe d'experts a examiné la proposition décrivant les mécanismes de duplication de l'ITDB et expliquant comment utiliser cette copie en cas de procédure de secours. Il a approuvé l'option selon laquelle une notification serait envoyée par courrier électronique aux points de contact TIR et eTIR en cas d'utilisation de la copie pendant plus de 24 heures.

Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion informelle d'information préparatoire à la première session du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1), qui s'était tenue les 3 et 4 novembre 2020, de la première session du Groupe d'experts, qui avait eu lieu les 20 et 21 janvier 2021, et de la réunion informelle préparatoire à la deuxième session du Groupe d'experts, qui s'était tenue le 22 janvier 2021. Le Groupe de travail a en outre noté que les deuxième et troisième sessions du Groupe d'experts étaient respectivement prévues du 25 au 28 mai 2021 et du 13 au 15 septembre 2021. Le Groupe de travail a en outre noté que les pays étaient invités à envoyer au plus tard le 2 mars 2021 toute proposition de modification des spécifications eTIR à examiner à la deuxième session.

Compte tenu des limites actuelles de l'organisation de sessions avec interprétation et des incertitudes concernant le nombre de jours avec interprétation pour la deuxième session du Groupe d'experts, le Groupe de travail a chargé le secrétariat d'organiser une session supplémentaire du Groupe d'experts avec interprétation le 7 avril 2021 et la matinée du 8. (ECE/TRANS/WP.30/312, paras. 21-22)

A sa session extraordinaire (7 avril 2021 et la matinée du 8), le Groupe d'experts a accueilli avec satisfaction le document ECE/TRANS/WP.30/ GE.1/2021/38 (et sa traduction non officielle figurant dans le document informel WP.30/GE.1 no 6 (2021)), qui contenait des observations et des propositions transmises par la Fédération de Russie concernant les conditions d'application de la procédure eTIR dans l'Union douanière eurasiatique. Le Groupe d'experts a examiné les différentes observations et propositions, sans être toutefois en mesure de parvenir à des conclusions, et a formulé un certain nombre de remarques (pour les détails, voir ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/39, paras.6-32)

En conclusion, le Groupe d'experts a considéré que la plupart des questions ci-dessus devraient être approfondies dans le cadre, par exemple, d'une étude de validation de principe portant sur l'utilisation de la procédure eTIR dans l'UEE, dont le rapport devrait être soumis pour examen au Groupe d'experts ou au TIB. Le Groupe d'experts a également noté avec satisfaction que le secrétariat avait pris l'initiative d'envoyer une lettre aux chefs des administrations douanières de l'UEE, ainsi qu'à la Commission économique eurasienne, afin de leur proposer son aide pour mener une telle étude. (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/39, paras.33)

Lors de sa deuxième session, le Groupe d'experts, sous réserve de quelques demandes

de modifications, a approuvé les documents composant les spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques eTIR présentées à la session (voir ECE/TRANS/WP.30/GE.1/4, paras. 18-26 pour plus de détails).

Rappelant le débat qui avait eu lieu sur la question à sa session extraordinaire (7 et 8 avril 2021), le Groupe d'experts a reconfirmé que, même si le document d'introduction ne faisait pas partie des documents mentionnés à l'annexe 11 et n'était donc pas juridiquement contraignant, il n'en demeurait pas moins un document important présentant les éléments de fond du projet eTIR et une analyse détaillée du système TIR sur papier et qu'à ce titre, il faisait partie des produits prévus dans le plan de travail. Le Groupe d'experts a rappelé que les éléments de fond du document d'introduction devraient tenir compte de toutes les décisions prises en 2021 par le Groupe d'experts et, éventuellement, par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et a décidé qu'il serait donc plus approprié d'adopter le document à sa troisième session, en septembre 2021. (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/4, para. 16).

Le Groupe d'experts a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/37, contenant la liste des amendements qu'il était proposé d'apporter aux spécifications eTIR, et a pris les décisions suivantes (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/4, paras. 27-49):

1. Document d'accompagnement et procédure de secours

Le Groupe d'experts a pris note du fait que le secrétariat avait inclus les diagrammes d'activité se rapportant à l'utilisation des solutions de secours dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/29 et a considéré que cette partie des spécifications eTIR était achevée.

2. Corrections mineures

Le Groupe d'experts a approuvé plusieurs corrections mineures pour régler des problèmes d'ordre rédactionnel, de cohérence ou de logique, mis en évidence par le secrétariat au cours de l'élaboration et de l'amélioration du système international eTIR.

3. Questions relatives aux cardinalités

Le Groupe d'experts a approuvé plusieurs corrections visant à régler des problèmes relatifs aux cardinalités, mis en évidence par le secrétariat au cours de l'élaboration et de l'amélioration du système international eTIR.

Le Groupe d'experts a accepté de modifier la cardinalité entre les classes « ObjetExpédié » et « Emballage » de 1..1 à 1..non limité, mais a aussi décidé d'ajouter un attribut « Numéro séquence » dans la classe « Emballage » et de réviser la condition C002 comme suit :

> SI (OBJETEXPÉDIÉ.EMBALLAGE.Type, codé) = « VQ », « VG », « VL », « VY », « VR » OU « VO »
> ALORS OPTIONNEL (OBJETEXPÉDIÉ.EMBALLAGE.Marques et numéros)
> ET VIDE (OBJETEXPÉDIÉ.EMBALLAGE.Nombre colis)
> SINON SI (OBJETEXPÉDIÉ.EMBALLAGE.Type, codé) = « NE », « NF » OU « NG »
> ALORS OPTIONNEL (ENVOI.OBJETEXPÉDIÉ.EMBALLAGE.Marques et numéros)
> ET NON VIDE (ENVOI.OBJETEXPÉDIÉ.EMBALLAGE.Nombre colis)
> SINON NON VIDE (OBJETEXPÉDIÉ.EMBALLAGE.Marques et numéros)
> ET NON VIDE (ENVOI.OBJETEXPÉDIÉ.EMBALLAGE.Nombre colis)

4. Validité de la garantie

Le Groupe d'experts a décidé de supprimer l'attribut « Validité » de la classe « Garantie » dans le message I7.

5. Mention du code postal

Le Groupe d'experts a décidé de modifier l'état de l'attribut « Code postal », qui devient optionnel dans tous les messages concernés.

6. Type de fichier binaire

Le Groupe d'experts a décidé de supprimer l'attribut « Type » de la classe « FichierBinaire » dans tous les messages concernés.

7. Type de la classification

Le Groupe d'experts a décidé de rétablir l'attribut « Type, codé » (CL03) dans la classe « Classification » dans tous les messages concernés.

8. Modification du nom des codes et identifiants

Le Groupe d'experts a accepté la proposition du secrétariat de renommer les codes et les identifiants en suivant une convention de dénomination, par souci de cohérence.

9. Modification du nom des attributs de date

Le Groupe d'experts a accepté la proposition du secrétariat de renommer les attributs de date et de date et heure en suivant une convention de dénomination, par souci de cohérence.

10. Liste actualisée des codes d'erreur

Le Groupe d'experts a examiné la liste actualisée des codes d'erreur. Un expert de la Turquie a émis un doute sur la valeur juridique du nouveau code d'erreur 306 (Pays non connecté : Le pays n'est pas encore connecté au système international eTIR et ne peut pas faire partie de l'itinéraire d'un transport TIR utilisant la procédure eTIR). Selon lui, les pays liés par l'annexe 11 mais pas encore connectés au système international eTIR pouvaient tout de même faire partie de l'itinéraire : même s'ils n'étaient pas en mesure de recevoir ni de traiter des informations par voie électronique ou de manière anticipée, ils pouvaient néanmoins traiter le document d'accompagnement.

D'autres experts étaient d'avis, en revanche, que les pays liés par l'annexe 11 mais pas encore connectés au système international eTIR ne pouvaient pas traiter le document d'accompagnement, car celui-ci était uniquement destiné à la procédure de secours, en cas de panne du système, et ne devait pas servir à compenser le fait qu'un système douanier national ne soit pas encore connecté au système international eTIR.

Le Groupe d'experts, estimant qu'une telle interprétation fondamentale de l'annexe 11 ne relevait pas de son mandat, a décidé de soumettre cette question au Comité de gestion TIR (AC.2) et, dans l'intervalle, de retirer le code d'erreur 306 de la liste de codes CL99.

11. Ajout d'un attribut « Numéro séquence » dans la classe « MoyenTransport »

Le Groupe d'experts a décidé d'ajouter un attribut « Numéro séquence » dans la classe « MoyenTransport » dans tous les messages concernés.

12. Ajout d'un attribut « Numéro séquence » dans la classe « SousTraitant »

Un expert s'est interrogé sur la pertinence d'ajouter un attribut « Numéro séquence » dans la classe « SousTraitant » et a mentionné que ce type de modification pourrait également être contesté par l'équipe de projet du modèle de données de l'OMD. Le secrétariat a proposé de réexaminer cet amendement, ce que le Groupe d'experts a accepté.

13. Extension de l'utilisation des messages I3/I4 et I19/I20 aux autorités douanières

Le Groupe d'experts a accepté la proposition visant à autoriser les administrations douanières à utiliser les messages I3/I4 et I19/I20 pour obtenir des données de l'ITDB par l'entremise du système international eTIR.

14. Suspension d'un transport intermodal eTIR

Le Groupe d'experts a approuvé le mécanisme proposé par le secrétariat permettant d'enregistrer la suspension d'un transport TIR, ainsi que l'ajout d'un nouvel état de la garantie appelé « Suspendue ».

15. Nouvelles descriptions des classes et attributs

Le Groupe d'experts a pris acte de la nouvelle série de descriptions eTIR élaborée par le secrétariat pour compléter les descriptions des classes et attributs de l'OMD utilisés dans le modèle de données eTIR. Il a décidé que ces nouvelles descriptions eTIR seraient soumises dans le cadre des spécifications techniques pour être traduites, mais qu'à terme, elles seraient intégrées aux spécifications fonctionnelles, en particulier dans le document complet devant être établi pour la troisième session du Groupe d'experts.

16. Modélisation révisée des marchandises « pondéreuses ou volumineuses »

Le Groupe d'experts a décidé de remplacer l'attribut actuel « Indicateur marchandises pondéreuses ou volumineuses » dans la classe « RenseignementsSupplémentaires » au niveau de la déclaration par un nouvel attribut « Indicateur marchandises pondéreuses ou volumineuses » dans la classe « Envoi » dans tous les messages concernés.

17. Précisions relatives aux messages E9/E10, E11/E12 et E13/E14

Le Groupe d'experts a approuvé les modifications proposées concernant l'utilisation des attributs de la classe « Message » dans les messages E9/E10, E11/E12 et E13/E14.

18. Versions des listes de codes externes

Le Groupe d'experts a approuvé la méthode proposée pour permettre le suivi des différentes versions des listes de codes et a chargé le secrétariat de l'inclure dans les spécifications eTIR. Il a également signalé que cette méthode s'appliquait aussi bien aux listes de codes internes qu'externes.

19. Examen des règles et conditions

Le Groupe d'experts a approuvé les définitions proposées des notions de règles et de conditions et s'est dit favorable aux amendements à la liste des règles et conditions proposés par le secrétariat. Toutefois, l'IRU a fait observer que les titulaires n'avaient généralement aucune information sur le certificat d'agrément des conteneurs et que la condition C005 devrait être révisée pour en tenir compte. Le Groupe d'experts en a pris note et a accepté de modifier la condition C005 comme suit :

SI (ENVOI.Indicateur marchandises pondéreuses ou volumineuses) = FAUX ET (ÉQUIPEMENTTRANSPORT.Identification taille et type) = 14, 17, 42 ou T1

ALORS NON VIDE (ÉQUIPEMENTTRANSPORT.CERTIFICATAGRÉMENT)

SINON VIDE (ÉQUIPEMENTTRANSPORT.CERTIFICATAGRÉMENT)

où « T1 » représente une nouvelle valeur à inclure dans la liste de codes CL01 pour l'unité de chargement d'un simple camion.

Le Groupe d'experts a également examiné le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/ 2021/38 ainsi que le document informel WP.30/GE.1 nº 10 (2021), transmis par la Fédération de Russie. Un expert de la Fédération de Russie a présenté les documents et souligné la nécessité de faire concorder la structure et le contenu des messages eTIR avec ceux des messages utilisés dans l'union douanière de l'UEE, notamment en y ajoutant la valeur des marchandises, afin de garantir la valeur juridique des messages échangés par l'entremise du système international eTIR et de veiller à ce que l'authentification soit effectuée conformément à la législation de l'union douanière de l'UEE. Il a également indiqué que ses collègues se pencheraient sur la question de l'inclusion, dans les spécifications techniques du système eTIR, de la possibilité d'avoir recours à une tierce partie de confiance pour connecter un système douanier national au système international eTIR.

Le Groupe d'experts a rappelé le débat qui avait eu lieu à ce sujet à sa session extraordinaire (7 et 8 avril 2021) et plusieurs experts ont de nouveau suggéré de procéder à une analyse, sur le modèle de la validation de principe d'une interconnexion NSTI-eTIR, qui permettrait de repérer les différences entre les exigences de l'union douanière de l'UEE et celles établies dans les spécifications eTIR, afin de formuler une proposition concrète visant à combler ces différences. Le secrétariat a rappelé qu'il avait déjà pris contact avec la Commission

économique eurasienne et ses États membres en leur proposant de lancer une étude sur la meilleure manière de connecter les pays de l'union douanière de l'UEE au système international eTIR. Le Groupe d'experts a pris note du fait que, bien que la Commission économique eurasienne ait décliné la proposition car elle n'était pas partie contractante à la Convention TIR, ses États membres n'avaient pas encore répondu, à l'exception du Bélarus qui avait signifié au secrétariat son intention éventuelle de connecter son système douanier national au système international eTIR.

Même s'il espérait que les États membres de l'union douanière de l'UEE prendraient rapidement contact avec le secrétariat pour effectuer une telle analyse, le Groupe d'experts a rappelé que son mandat prendrait fin après sa troisième session et qu'une validation de principe était un exercice long et complexe. Dans ce contexte, il a recommandé que les éventuelles demandes de modification des spécifications eTIR qui découleraient d'une validation de principe soient portées à l'attention de l'Organe de mise en œuvre technique dans le cadre de l'élaboration de la version 4.4 des spécifications eTIR. Plusieurs experts ont également rappelé que, dans l'intervalle, l'annexe 11 autorisait les administrations douanières à demander aux titulaires des renseignements supplémentaires lorsque la législation nationale l'exigeait. (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/4, paras. 50-52)

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

De la même façon qu'il est impossible de construire une maison convenable ne présentant aucun danger sans un plan judicieux établi par un architecte qualifié, il est impossible d'informatiser un système sans mettre au point au préalable les modèles nécessaires qui décrivent l'ensemble des éléments et des procédures qui le constituent. Et de même que la construction d'un petit abri de jardin exige une planification différente de celle d'un édifice commercial d'une centaine d'étages, chaque système exige des techniques de modélisation qui lui sont propres, en fonction de sa finalité et de sa complexité[2].

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

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

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

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

[2] Voir aussi *IS architecture artistry*, G. Gage, IDG Communication Publication, juillet 1991.

régime TIR. D'autre part, chacun de ces documents sera, une fois terminé, soumis pour approbation au WP.30 (voir le tableau 0.3).

b.1 Phases et flux de tâches

Conformément au RUP et à la méthodologie UMM, chaque projet suit une série de phases types : création, élaboration, construction et transition. À chaque phase doit correspondre un certain nombre de flux de tâches. Les flux de tâches en ce qui concerne les projets d'informatisation sont les suivants : modélisation du domaine d'activité, exigences en matière d'activités électroniques, analyse, conception, application, essais et déploiement. La méthodologie UMM porte essentiellement sur les phases de création et d'élaboration et se limite aux quatre premiers flux de tâches, à l'exclusion des flux d'application, d'essai et de déploiement. Le tableau 0.1 décrit chaque phase en énumérant les activités dites principales ou de « haut niveau ».

Tableau 0.1
Activités liées aux différentes phases

Phase	*Activités de haut niveau*
Création	• Conception de principe et documentation initiale par la méthodologie UMM
	• Principaux flux de tâches : 1) modélisation du domaine d'activité et 2) exigences en matière d'activités électroniques
Élaboration	• Définition plus poussée et développement
	• Principaux flux de tâches : 1) analyse et 2) conception
	• Comparaison entre les résultats − produits mis au point − et les modèles actuellement définis, les exigences et les éléments de référence contenus dans les archives
	• Nouveaux modèles ou amélioration des modèles existants intégrés aux archives
Construction	• Conception des messages
	• Élaboration des logiciels
	• Principaux flux de tâches : 1) application, 2) essais et 3) déploiement
Transition	• Essais
	• Flux principal d'activité : déploiement

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

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

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

en évidence. Les ajouts et les modifications doivent refléter naturellement des activités de maintenance et d'amélioration.

Tableau 0.2
Résultats

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

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

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

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

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

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

Dans le projet eTIR, les différentes étapes à mener à bien pour atteindre les résultats escomptés peuvent être considérées comme équivalentes aux versions successives d'un logiciel. Par conséquent, et conformément à la méthodologie RUP, chaque étape, une fois

qu'elle a été clairement définie, sera considérée comme un sous-projet spécifique et devra suivre toutes les phases du cycle de vie d'un projet. Tous les sous-projets ont en commun les mêmes objectifs finals, mais chacun d'entre eux contient des éléments distincts nécessaires à leur réalisation.

b.3 Structure et actualisation du document

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

Dans le présent document d'introduction :

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

L'annexe III contient les éléments de données.

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

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

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

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

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

Dans le document consacré aux spécifications conceptuelles :

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

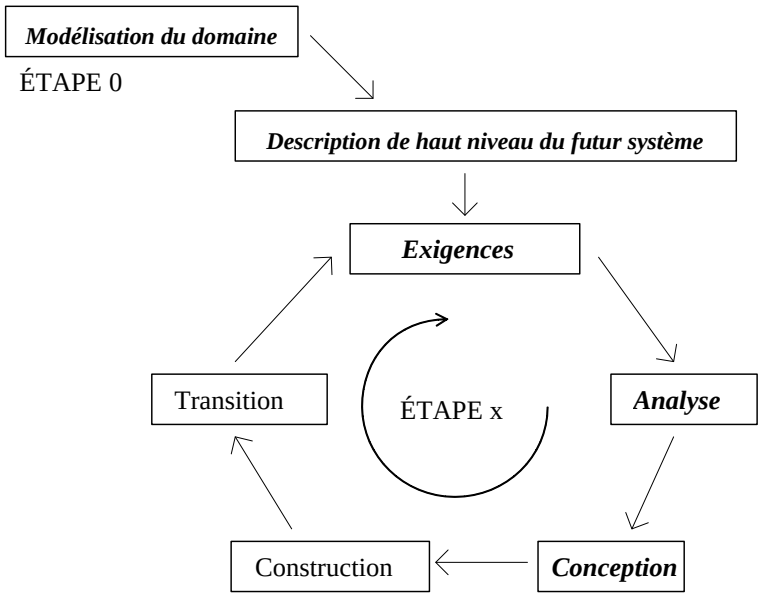
Dans le document consacré aux spécifications techniques :

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

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

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

Figure 0.1
Approche itérative pas à pas de la méthode UMM



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

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

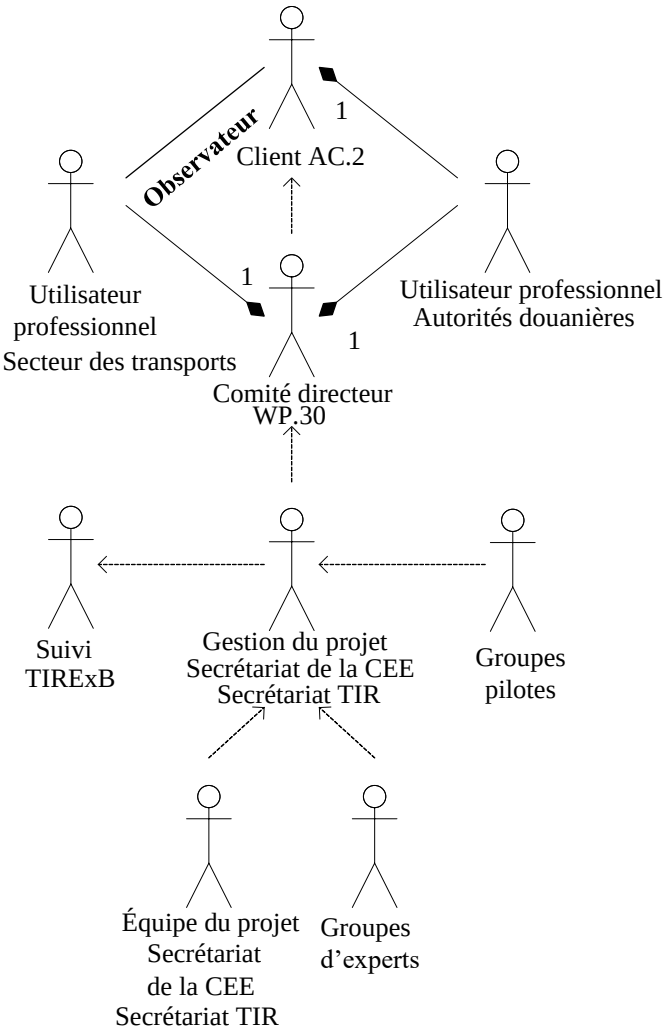
D'autre part, plusieurs chapitres ou annexes pourront être ajoutés à l'avenir afin de rendre compte des spécificités du projet d'informatisation du régime TIR.

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

b.4 Diagramme des responsabilités des parties prenantes

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

Figure 0.2
Diagramme des responsabilités des parties prenantes



b.5 Examen et état de validation

Le tableau ci-dessous présente les dates de révision et de validation pour les différentes parties et versions du Modèle de référence.

Tableau 0.3
Examen et état de validation

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

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

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

[5] Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports.

[6] Comité de gestion de la Convention TIR de 1975.

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

Modélisation du domaine d'activité

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

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

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

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

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

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

1. Vision

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

1.1 Titre du projet et abréviation

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

Projet d'informatisation du régime TIR

L'abréviation utilisée pour désigner le projet est :

eTIR

1.2 Objectifs

Le présent chapitre décrit succinctement la finalité du projet.

Les objectifs finals du projet eTIR sont les suivants :

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

1.3 Périmètre du projet eTIR

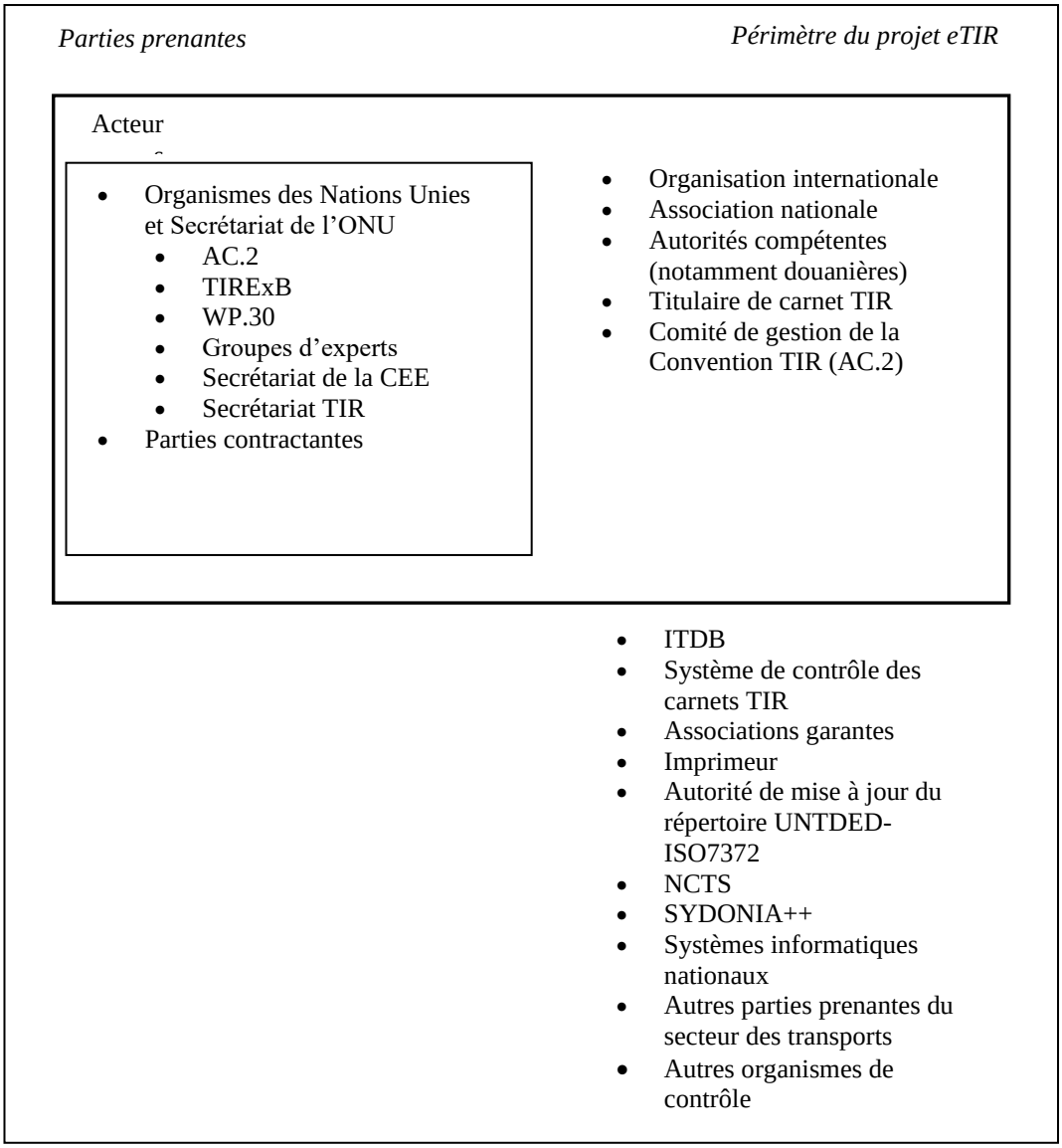
L'objectif final du projet eTIR comprend l'informatisation de tout le cycle de vie du carnet TIR (de sa délivrance et sa distribution via le transport TIR jusqu'au retour et à l'archivage) et vise en définitive à remplacer l'actuel carnet TIR sur support papier. Toutefois, le projet eTIR aura inévitablement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

1.3.1 Parties prenantes

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

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

Figure 1.1
Parties prenantes et acteurs



1.3.2 Information

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

1.4 Références

Les références figurent à l'annexe X.

1.5 Champ d'application du projet

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

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

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

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

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

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

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

1.6 Contraintes

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

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

1.6.1 Contraintes techniques

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

1.6.2 Contraintes politiques/juridiques

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

1.6.3 Contraintes financières/économiques

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

1.6.4 Autres contraintes

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

1.7 Besoins des parties prenantes

1.7.1 Besoins des administrations douanières

Besoins fonctionnels des douanes :

- Information en temps réel ;

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

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

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

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

- Disponibilité de l'état du transport TIR.

Autres besoins en matière de données :

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

1.7.2 Besoins du secteur des transports

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

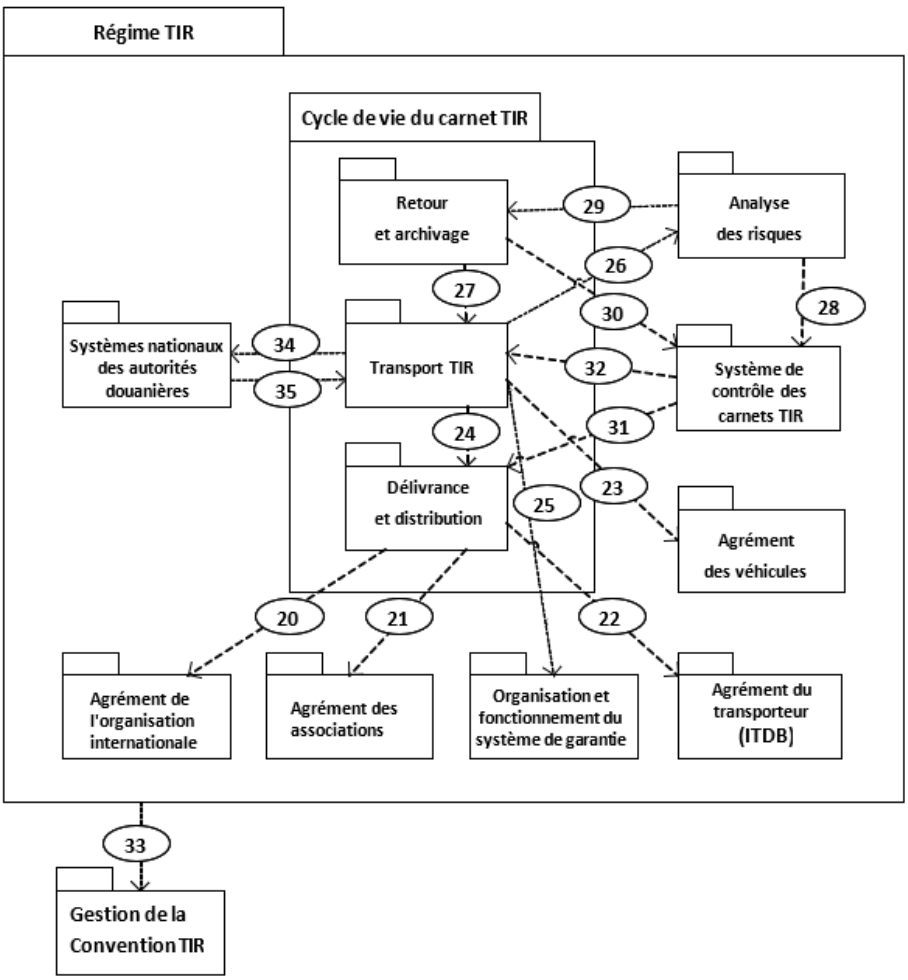
2. Domaine du régime TIR

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

2.1 Diagramme d'ensemble du régime TIR

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

Figure 1.2
Diagramme d'ensemble du régime TIR



2.2 Description du diagramme d'ensemble du régime TIR

Tableau 1.1
Description du diagramme d'ensemble du régime TIR

Nom	*Diagramme d'ensemble du régime TIR*
Description	Le régime TIR est une procédure douanière internationale régie par la Convention TIR de 1975. Une description détaillée de la procédure figure dans l'introduction au Manuel TIR distribué par le secrétariat TIR. Le régime TIR comprend de nombreux systèmes interconnectés grâce auxquels il fonctionne. Du point de vue du projet en cours nous nous intéressons particulièrement au système de carnet TIR. Celui-ci peut être défini en recensant toutes ses fonctions et utilisations. Il se compose de sous-systèmes, à savoir : le système de délivrance et de distribution, le système de transport TIR et le système de retour et d'archivage.

Nom	*Diagramme d'ensemble du régime TIR*
	• Le sous-système de délivrance et de distribution par l'organisation internationale et par les associations nationales a pour rôle de fournir aux transporteurs des carnets TIR afin qu'ils puissent effectuer des transports TIR ; • Le sous-système de transport TIR est le système central du régime TIR. Il associe le secteur des transports aux bureaux de douane impliqués dans un transport TIR et leur permet d'échanger les informations nécessaires ; • Les transporteurs, les associations et l'organisation internationale gèrent le sous-système de retour et d'archivage. Celui-ci a pour fonction de centraliser le stockage des carnets TIR utilisés et de vérifier qu'il n'y a eu aucun problème au cours du transport TIR. D'autres systèmes ne relèvent pas du champ d'application du projet actuel mais sont importants pour le bon fonctionnement du régime TIR : • Systèmes nationaux des autorités douanières ; • Agrément de la chaîne de garantie ; • Agrément de l'association ; • Agrément des transporteurs ; • Agrément des véhicules ; • Système de contrôle des carnets TIR ; • Organisation et fonctionnement du système de garantie ; • Système d'analyse des risques ; • Gestion de la Convention TIR. Dans le diagramme d'ensemble, les liens entre chacun des systèmes sont indiqués par des flèches en pointillés. Les relations de dépendance comportent la numérotation des conditions 20 à 35 dont elles sont la conséquence.
Acteurs	Secteur des transports, douanes, chaîne de garantie
Objectifs	Faciliter le passage des frontières lors des transports internationaux de marchandises
Conditions préalables	Ratification de la Convention TIR par les Parties contractantes et mise en place du système TIR
Conditions applicables	20 à 35

3. Cas d'utilisation du cycle de vie du carnet TIR

Après avoir décrit le domaine d'activité, nous pouvons nous intéresser plus particulièrement au champ d'application du projet eTIR, à savoir le système de carnet TIR.

3.1 Acteurs du cycle de vie du carnet TIR

Avant de décrire les cas d'utilisation du cycle de vie du carnet TIR, il convient de recenser tous les acteurs du cycle de vie du carnet TIR. Un acteur est par définition toute personne, entité ou système jouant un rôle dans le cycle de vie du carnet TIR. Les acteurs ont déjà été identifiés lors de la définition du champ d'application du projet ; il s'agit des entités suivantes :

- Organisation internationale ;
- Associations nationales ;
- Autorités compétentes (notamment douanières) ;
- Titulaires de carnet TIR ;
- Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2).

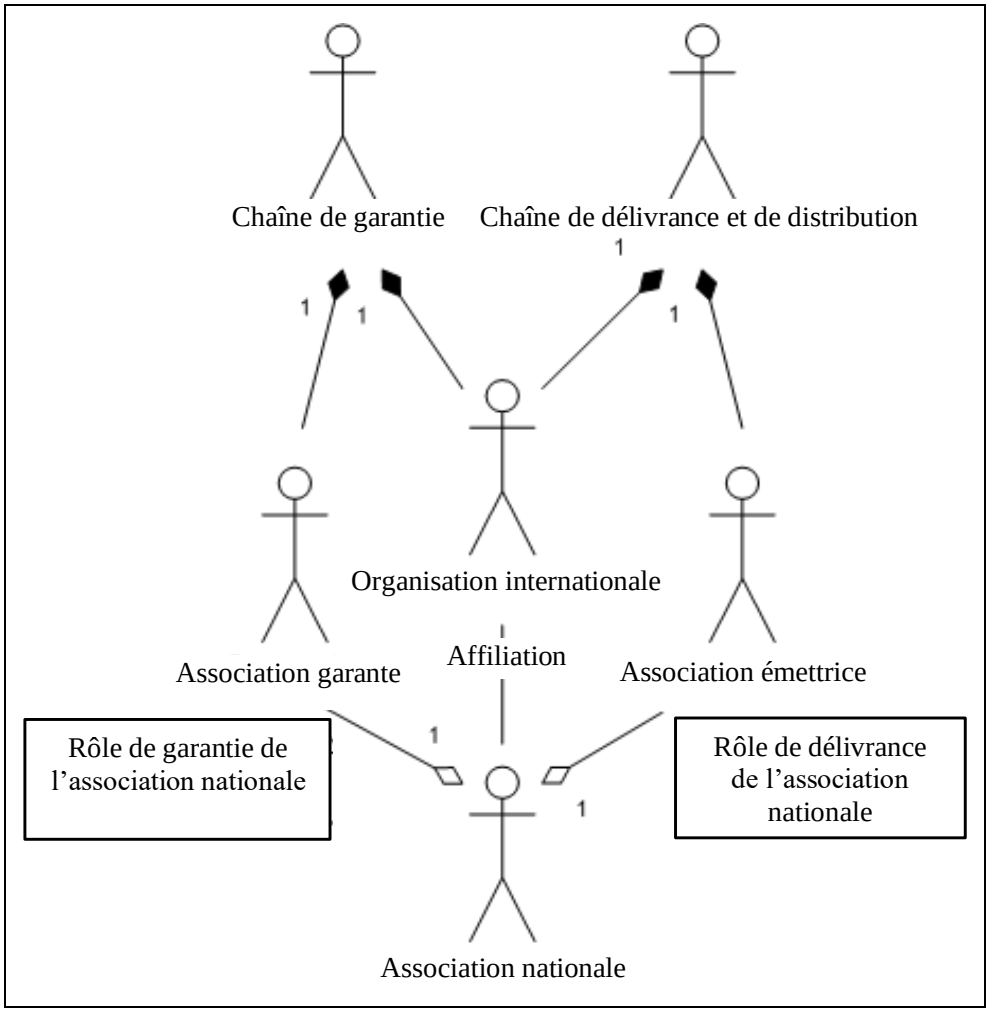
Chacun de ces acteurs joue un ou plusieurs rôles au cours du cycle de vie du carnet TIR. Par conséquent, ils sont souvent pris en compte et définis en fonction de l'un de ces rôles. Par exemple, l'acteur intitulé « autorité douanière » peut jouer le rôle de bureau de douane d'entrée (de passage) des transports TIR entrants, mais peut également jouer le rôle de bureau de douane de sortie (de passage) pour les transports TIR sortants.

Par conséquent, il convient d'identifier tous les profils de chaque acteur en fonction des rôles joués dans le cadre de la Convention TIR. La description ci-dessous des acteurs en fonction du rôle qu'ils jouent est essentielle à la compréhension de la suite de ce chapitre.

3.1.1 Organisation internationale et associations nationales

L'organisation internationale et les associations nationales peuvent être définies en fonction de leurs deux principaux rôles au cours du cycle de vie du carnet TIR : garantie et délivrance. La figure 1.3 représente le lien entre l'organisation internationale et les associations nationales, compte tenu de ces rôles.

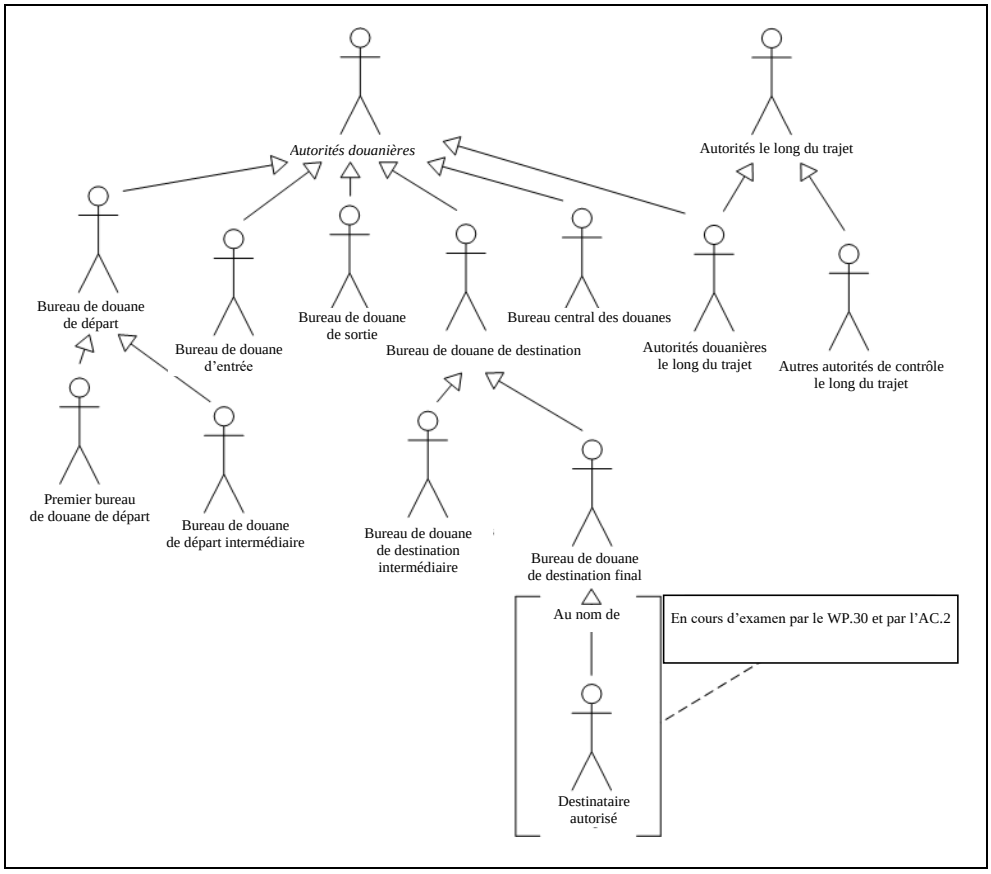
Figure 1.3
Organisation internationale et associations nationales



3.1.2 Autorités compétentes

Les différentes autorités compétentes (notamment douanières) peuvent être classées de façon à exprimer la généralisation des rôles qui leurs sont communs. La figure 1.4 représente les différents profils des autorités compétentes (principalement des autorités douanières) pendant tout le cycle de vie du carnet TIR.

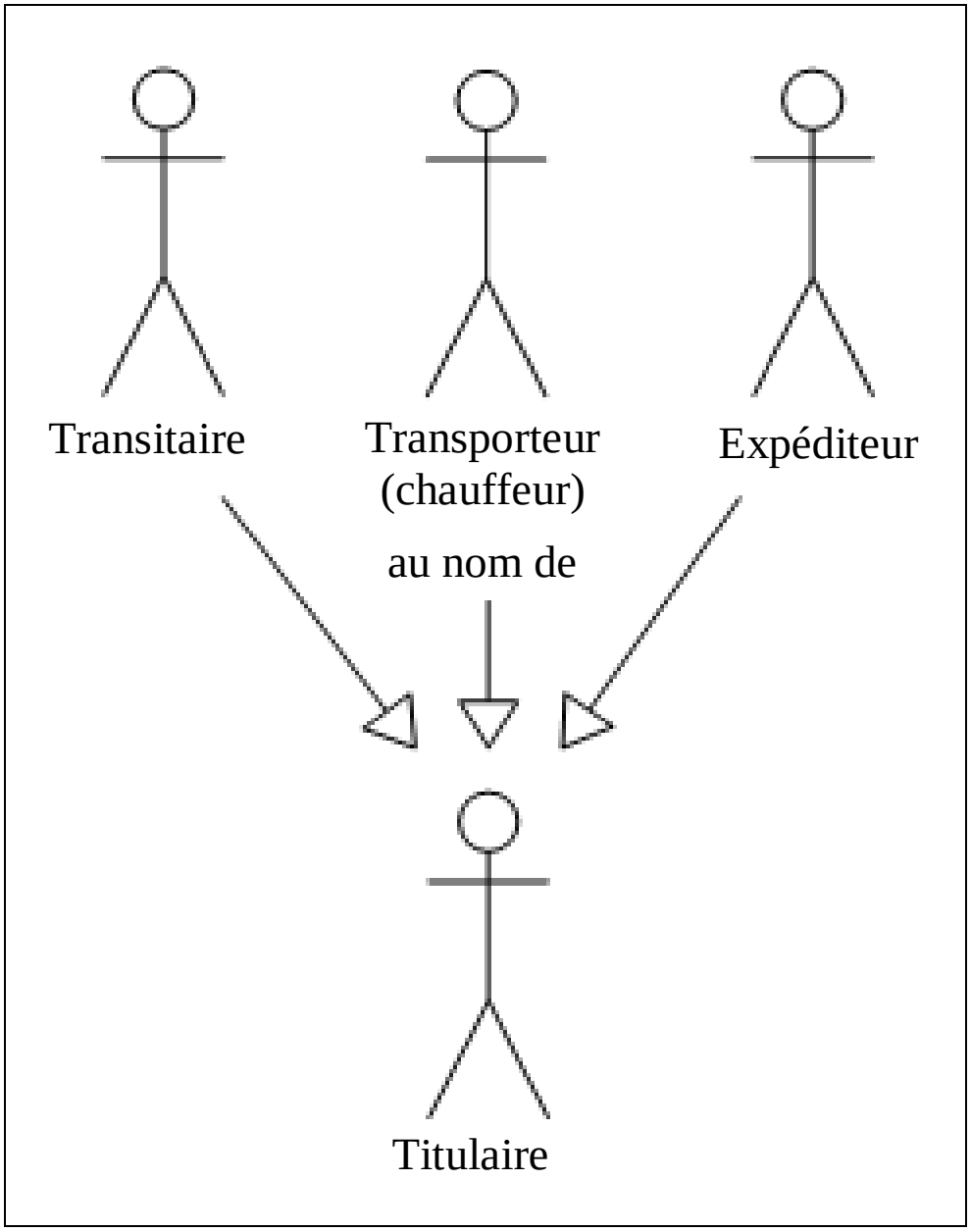
Figure 1.4
Autorités douanières et autres autorités



3.1.3 Titulaire de carnet TIR

Le titulaire de carnet TIR joue un rôle essentiel dans le cycle de vie du carnet TIR. Différents cas d'utilisation illustrent ce rôle, notamment lorsque le titulaire fournit des données concernant le transport TIR et les certifie. Il peut arriver par ailleurs que d'autres personnes agissent en son nom pour inscrire et certifier les informations à fournir. La figure 1.5 représente les relations entre le titulaire de carnet TIR et les agents susceptibles de fournir des données en son nom.

Figure 1.5
Titulaire de carnet TIR et agents

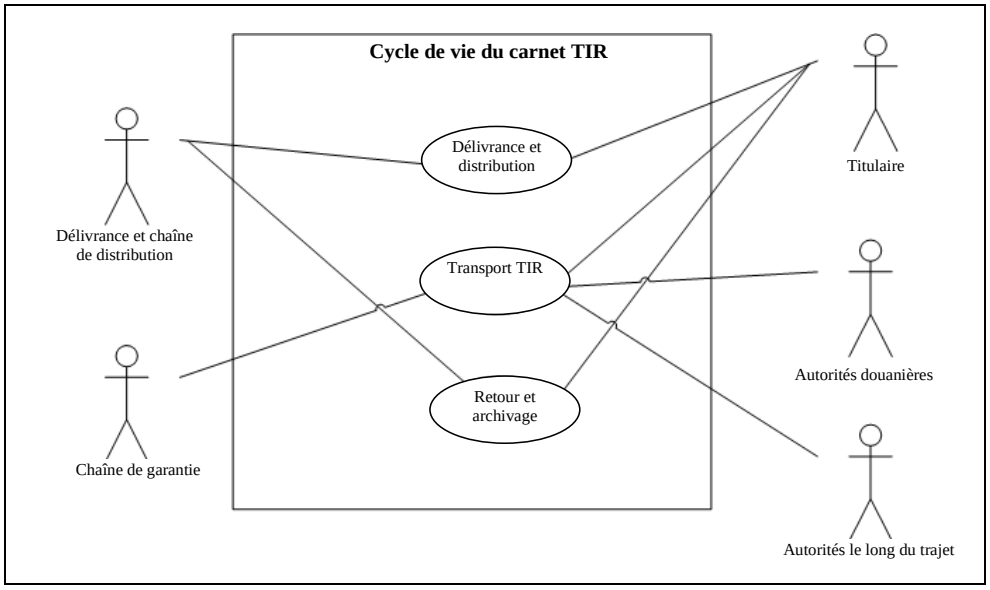


3.1.4 Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2)

L'AC.2 exerce un rôle de surveillance vis-à-vis du cycle de vie du carnet TIR. L'analyse détaillée des cas d'utilisation permettra de constater à cet égard que certains des cas d'utilisation en rapport avec ce rôle relèvent de la Commission de contrôle TIR (TIRExB).

3.2 Diagramme du cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »

Figure 1.6
Diagramme du cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »



3.3 Description du cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »

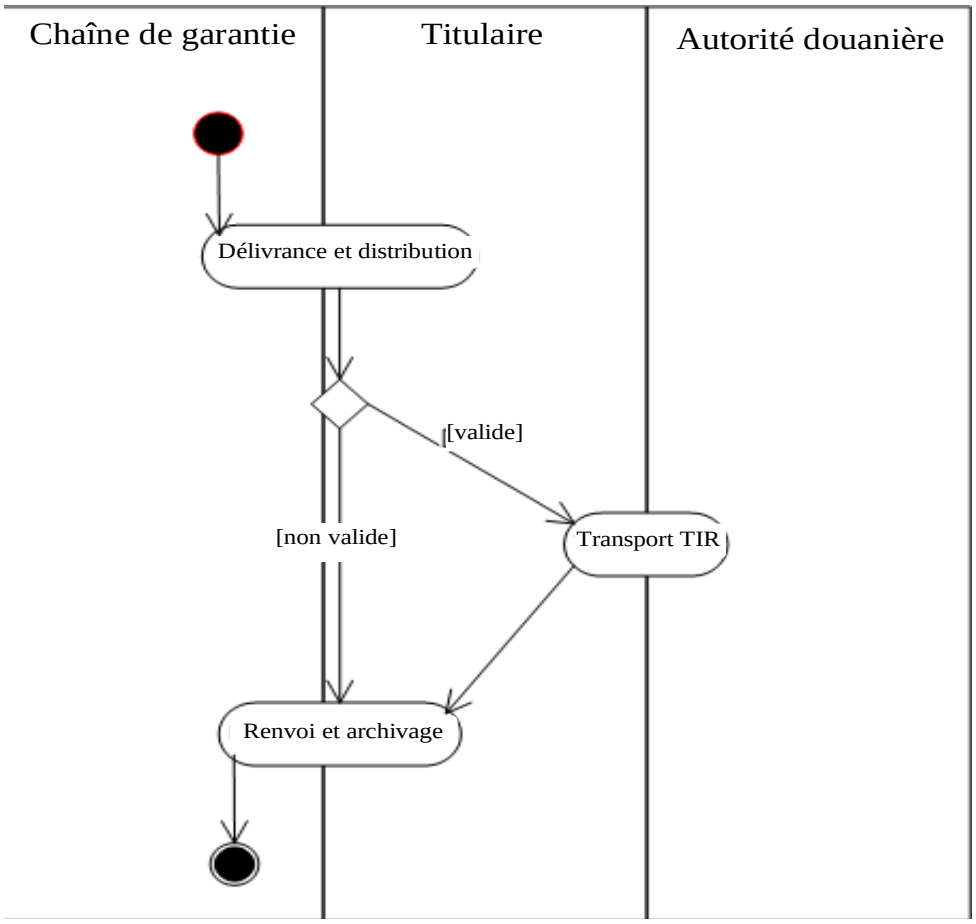
Tableau 1.2
Description du cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »

Désignation	*Cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »*
Description	Vue de haut niveau de toutes les activités liées au carnet TIR sur support papier et aux acteurs impliqués.
Acteurs	Chaîne de garantie, autorités douanières, titulaire, autorités le long du trajet.
Objectifs	Permettre l'échange d'informations entre les parties concernées.
Conditions préalables	• Agrément de la chaîne de garantie. • Agrément de l'association. • Agrément des transporteurs. • Agrément des véhicules. • Gestion de la chaîne de garantie. • Gestion de la Convention TIR.
Conditions a posteriori	-
Scénario	Une organisation internationale imprime (ou fait imprimer) des carnets TIR et les distribue aux associations nationales agréées. Un transporteur habilité (titulaire de carnet TIR) peut ensuite demander un carnet TIR à son association nationale. L'association nationale délivre le carnet TIR au titulaire de carnet TIR. L'association nationale peut dans certains cas renvoyer le carnet TIR à l'organisation internationale au lieu de le délivrer à un titulaire. Le carnet TIR est ensuite présenté au bureau de douane de départ dans les limites de sa période de validité par le titulaire, dans le but d'effectuer un transport TIR. Le carnet TIR ne constitue pas seulement le document douanier international, mais aussi la garantie.

Désignation	*Cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »*
	Une fois le transport TIR terminé, le carnet TIR est renvoyé au titulaire, puis à l'association et enfin à l'organisation internationale. En cas d'expiration de la période de validité d'un carnet TIR avant sa présentation au bureau de douane de départ par le titulaire dudit carnet, celui-ci doit le renvoyer inutilisé à l'association nationale, qui le renvoie à l'organisation internationale.
Scénario de remplacement	En cas de fraude les autorités douanières peuvent conserver le carnet TIR jusqu'à ce que le problème soit résolu.
Prescriptions spéciales	-
Extensions	-
Prescriptions applicables	-

3.4 Diagramme d'activité de haut niveau « cycle de vie du carnet TIR »

Figure 1.7
Diagramme d'activité « cycle de vie du carnet TIR »



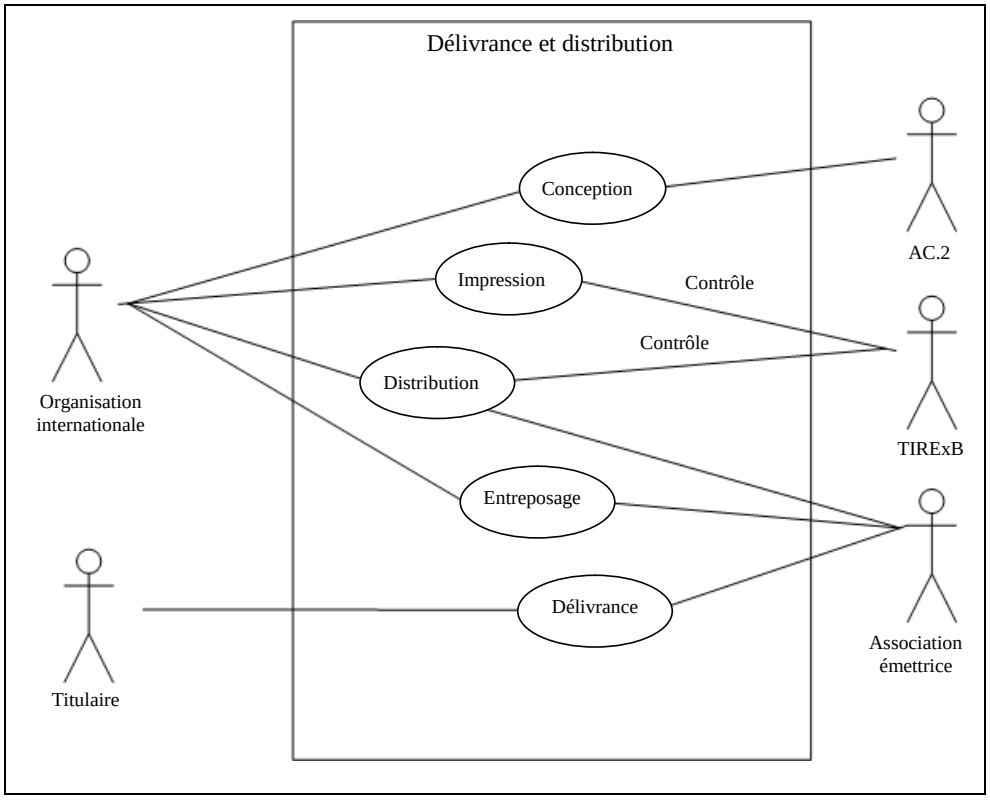
4. Élaboration des cas d'utilisation

Le présent chapitre a pour objet de présenter de façon détaillée les aspects opérationnels du système TIR. Il s'attache en particulier à la procédure la plus courante et s'abstient de décrire en détail les procédures occasionnelles. Ces dernières sont mentionnées uniquement en tant que scénarios de remplacement et ne sont pas présentées de façon plus détaillée.

4.1 Cas d'utilisation « délivrance et distribution »

4.1.1 Diagramme du cas d'utilisation « délivrance et distribution »

Figure 1.8
Diagramme du cas d'utilisation « délivrance et distribution »



4.1.2 Description du cas d'utilisation « délivrance et distribution »

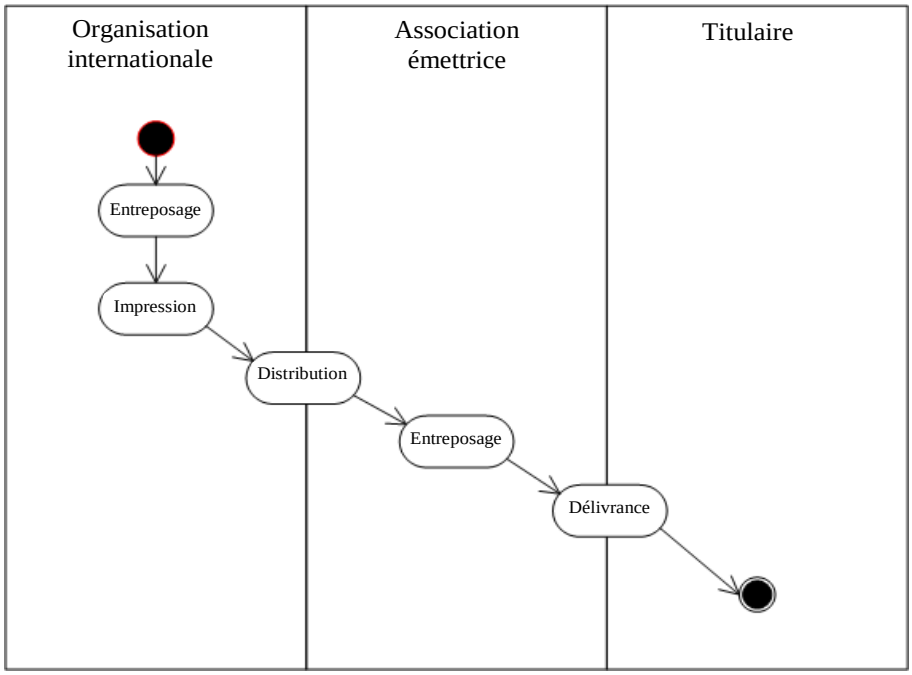
Tableau 1.3
Description du cas d'utilisation « délivrance et distribution »

Désignation	*Cas d'utilisation « délivrance et distribution »*
Description	Ce cas d'utilisation correspond à la production (impression, stockage), à la distribution et à la délivrance du carnet TIR aux transporteurs agréés.
Acteurs	AC.2, organisation internationale, association émettrice, titulaire du carnet TIR et TIRExB.
Objectifs	Fournir des carnets TIR aux titulaires habilités desdits carnets ; le carnet TIR est une déclaration en douane ayant pour effet de placer les marchandises sous le régime TIR (procédure de transit) et constitue par ailleurs une garantie financière reconnue au niveau international auprès des autorités douanières des Parties contractantes avec lesquelles un transport TIR peut être organisé, conformément aux dispositions de la Convention TIR.
Conditions préalables	L'organisation internationale est autorisée par l'AC.2 à centraliser l'impression et la distribution des carnets TIR conformément à l'article 6.2 *bis* de la Convention TIR et à l'article 10 b) de l'annexe 8 de ladite Convention sous la supervision de la TIRExB. L'association nationale est autorisée par les autorités douanières du pays en question, conformément à l'article 6.1 de la Convention TIR ainsi qu'à la partie I de l'annexe 9 de ladite Convention, à délivrer des carnets TIR et à se porter garante. L'association nationale doit être affiliée à une organisation internationale. Les transporteurs doivent être agréés par les autorités douanières compétentes, en vertu des articles 6.4 et 6.5 de la Convention TIR et de la partie II de l'annexe 9 de ladite Convention, pour obtenir des carnets TIR de leur association émettrice et pour les utiliser, conformément à l'article 6.3.
Conditions a posteriori	Conformément au cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR », ce cas d'utilisation peut précéder : • Le cas d'utilisation « transport TIR » ; • Le cas d'utilisation « retour et archivage ».
Scénario	Tout en respectant le modèle élaboré sous les auspices de la CEE et approuvés par l'AC.2, l'organisation internationale est responsable de l'impression des carnets TIR. Les carnets TIR sont entreposés provisoirement avant d'être distribués par l'organisation internationale aux associations émettrices nationales affiliées. L'association émettrice, éventuellement à la suite d'une autre période de stockage, remplit les rubriques 1 à 4 de la couverture du carnet TIR et délivre le carnet TIR au titulaire habilité conformément à l'article 6.3 de la Convention TIR (c'est-à-dire à des titulaires nationaux, ou dans certains cas, à des titulaires étrangers de carnets TIR, en se conformant néanmoins, en pareille circonstance, aux prescriptions spéciales en vigueur) dans la limite du quota fixé par l'association. La TIRExB supervise l'impression et la distribution centralisée des carnets conformément aux dispositions de l'article 10 b) de l'annexe 8 de la Convention TIR.

Désignation	*Cas d'utilisation « délivrance et distribution »*
Scénario de remplacement	Le scénario de base ne tient pas compte de la possibilité de vol, de perte ou de défaut de validité du carnet TIR. Les scénarios suivants peuvent être envisagés : 1. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé suite à son impression mais avant entreposage dans les locaux de l'organisation internationale ; 2. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé pendant son entreposage dans les locaux de l'organisation internationale ; 3. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé au cours du transport entre l'organisation internationale et l'association nationale ; 4. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé alors qu'il est en la possession de l'association nationale, avant sa délivrance ; 5. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé après avoir été délivré à un titulaire de carnet TIR habilité ; 6. Le carnet TIR est renvoyé par l'association nationale à l'organisation internationale, avant d'être délivré.
Prescriptions spéciales	Les données concernant les titulaires de carnet TIR habilités sont enregistrées dans la Banque de données internationale TIR (ITDB) gérée par la Commission de contrôle TIR et le secrétariat TIR. Les données concernant les carnets TIR volés ou perdus sont gérées par l'organisation internationale au moyen d'un système de contrôle électronique.
Extensions	Pendant les opérations de délivrance et de distribution, les informations correspondantes sont adressées au système de contrôle électronique géré par l'organisation internationale.
Prescriptions applicables	-

4.1.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « délivrance et distribution »

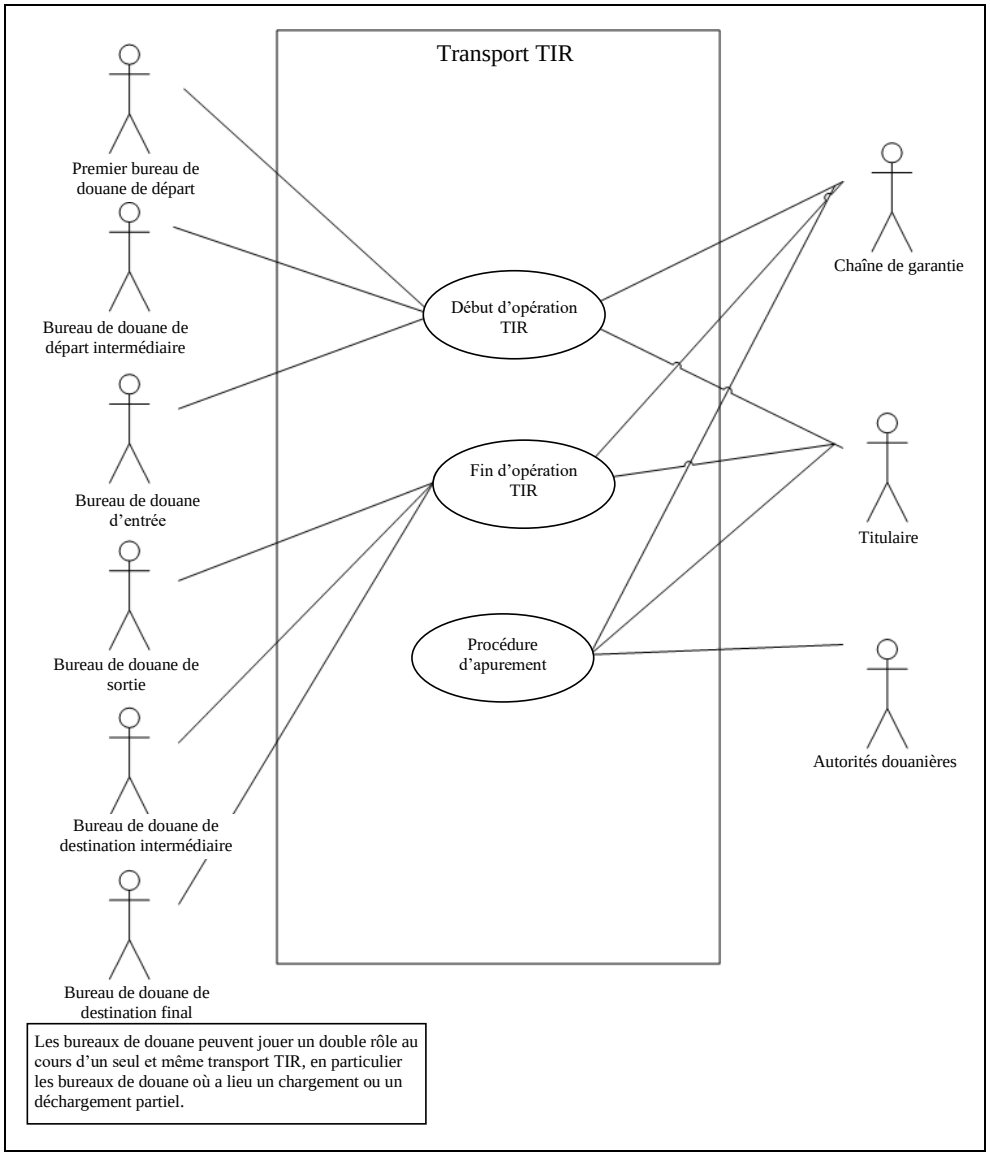
Figure 1.9
Diagramme d'activité « délivrance et distribution »



4.2 Cas d'utilisation « transport TIR »

4.2.1 Diagramme du cas d'utilisation « transport TIR »

Figure 1.10
Diagramme du cas d'utilisation « transport TIR »



4.2.2 Description du cas d'utilisation « transport TIR »

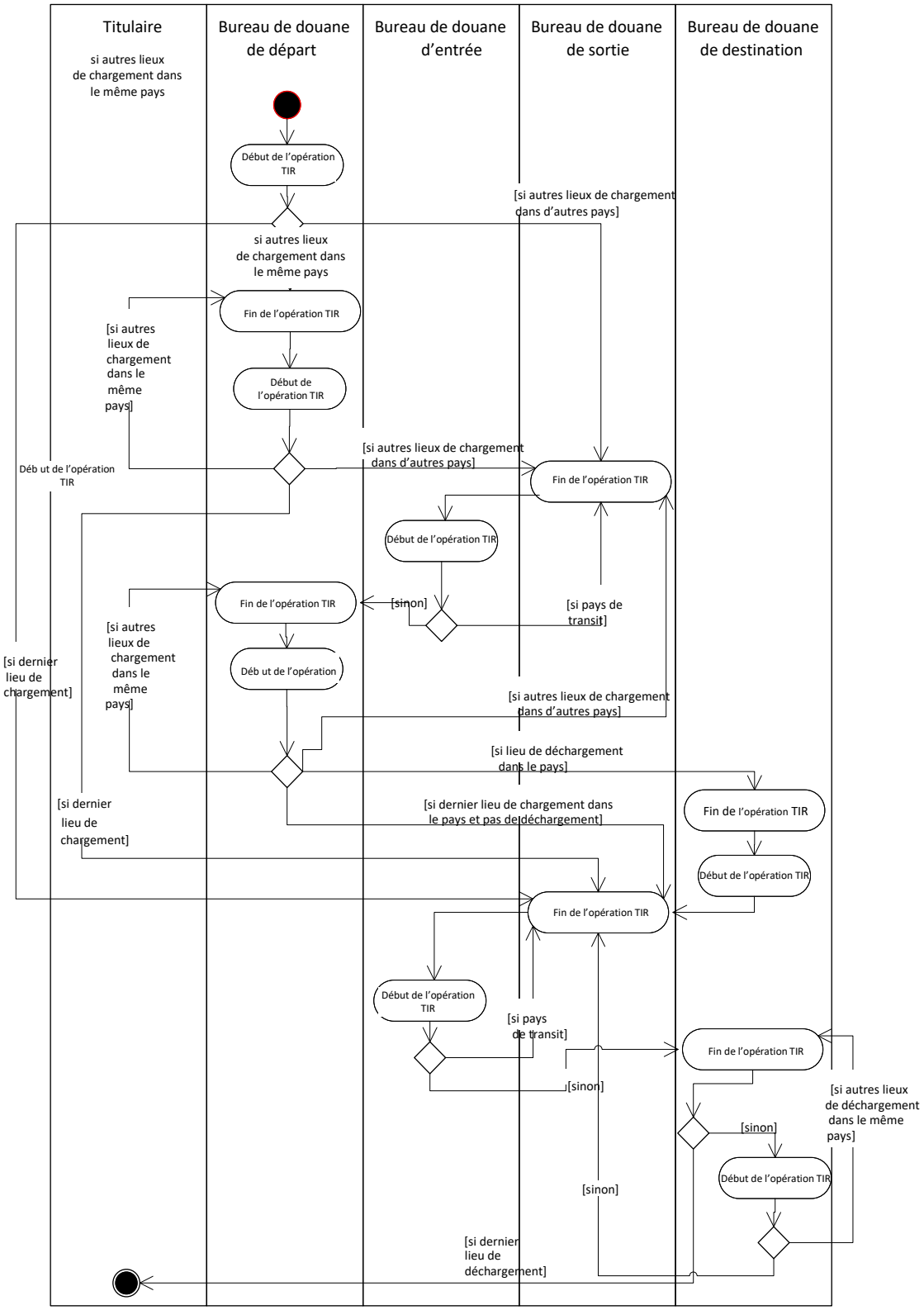
Tableau 1.4
Description du cas d'utilisation « transport TIR »

Désignation	*Cas d'utilisation « transport TIR »*
Description	Ce cas d'utilisation décrit le transport de marchandises depuis le premier bureau de douane de départ, jusqu'au bureau de douane de destination final suivant le régime TIR, avec passage de frontières entre pays (territoires douaniers).
Acteurs	Autorités douanières**,** chaîne de garantie, titulaire de carnet TIR.
Objectifs	Réduire le temps passé dans tous les bureaux de douane concernés au cours d'un transport international de marchandises réalisé sous couvert d'un carnet TIR conformément aux dispositions de la Convention TIR.
Conditions préalables	Le titulaire de carnet TIR habilité doit être muni d'un carnet TIR valide avant le début de l'opération de transport. L'applicabilité du carnet TIR peut dépendre du type de marchandises à expédier (le tabac et l'alcool exigent l'utilisation de carnets TIR spécifiques). Pour le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses, le carnet TIR doit porter la mention correspondante. Le transport TIR doit être réalisé au moyen d'un véhicule agréé et/ou d'un conteneur agréé, sauf en cas de transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses. Le transport TIR doit être garanti par des associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 de la Convention TIR.
Conditions a posteriori	Conformément aux cas d'utilisation «cycle de vie du carnet TIR», ce cas d'utilisation doit être suivi du : • Cas d'utilisation «retour et archivage». Suite à l'opération de transport TIR, les marchandises sont placées sous un autre régime douanier.
Scénario	Puisque le transport TIR est une suite d'opérations TIR, le scénario « transport TIR » est représenté ici sous la forme d'une succession d'opérations TIR, chacune divisée en deux étapes. Chaque séquence étape 1-étape 2 constitue une seule et même opération TIR. *Étape 1* : Début de l'opération TIR au premier bureau de douane de départ. Les agents des douanes vérifient la conformité du carnet TIR, les marchandises, le compartiment de chargement, ainsi que les certificats relatifs au véhicule et/ou au conteneur, ainsi que les documents commerciaux et les documents de transport. Des scellements sont apposés au compartiment de transport. L'agent des douanes remplit et tamponne toutes les parties appropriées des pages du carnet TIR notamment la souche n° 1. Sur acceptation du carnet TIR par le premier bureau de douane de départ, la garantie est activée (art. 8, 4). *Étape 2* : Fin de l'opération TIR au bureau de douane de sortie (de passage). L'agent des douanes tamponne la souche n° 2, extrait le volet n° 2 et l'envoie au bureau de douane de départ.

Désignation	*Cas d'utilisation « transport TIR »*
	Les étapes 1 et 2 sont répétées lorsqu'il y a plusieurs bureaux de douane de départ (trois au maximum dans un ou plusieurs pays (territoires douaniers)). En pareille circonstance, dans chacune des Parties contractantes où passe le transport TIR, les étapes 1 et 2 sont répétées, avec les différences suivantes : le bureau de douane qui effectue l'étape 1 est appelé bureau de douane d'entrée de passage. Il vérifie les scellements et le compartiment de chargement et remplit les rubriques appropriées des volets 1 et 2 et de la souche nº 1. L'étape 2 est identique à l'étape 2 précédente au bureau de douane de sortie de passage. Dans le pays (territoire douanier) de destination, l'étape 1 est identique à l'étape 1 précédente au bureau de douane d'entrée de passage. Le bureau de douane qui effectue l'étape 2 est appelé bureau de douane de destination. Au cours de l'étape 2, l'agent des douanes enlève les scellements, tamponne la souche nº 2, enlève le volet nº 2 et l'envoie au bureau de douane d'entrée de passage. L'étape 2 inclut la fin de l'opération TIR dans ce pays (territoire douanier) ainsi que l'homologation de la fin de cette opération pour les marchandises arrivées au bureau de douane de destination. La validité du carnet TIR peut être vérifiée par tout bureau de douane de départ, de sortie de passage, d'entrée de passage et de destination, au moyen par exemple du système CUTE-Wise. Tous les bureaux de douane ont le droit de retirer les scellements et de vérifier les marchandises (voir art. 5). En pareille circonstance, il faut apposer de nouveaux scellements et renseigner en conséquence les rubriques appropriées du carnet TIR. (case 16, case 3 de la souche 1 ou case 4 de la souche 2).
Scénario de remplacement	Le scénario de base ne tient pas compte des scénarios suivants : 1. Acceptation falsifiée d'un carnet TIR : les fraudeurs peuvent tenter de falsifier l'acceptation d'un carnet TIR authentique en utilisant de faux timbres et scellements douaniers ; 2. Incident ou accident en cours de route : le document intitulé « procès-verbal certifié » doit alors être rédigé par les autorités compétentes. Si le véhicule est inutilisable, les marchandises peuvent être chargées à nouveau sur un autre camion et un nouveau carnet TIR est alors ouvert. En cas de destruction de marchandises, les autorités compétentes doivent mentionner ce fait. En pareille circonstance, le transport TIR ne peut prendre fin au bureau de douane de destination prévu mais doit prendre fin au bureau de douane de passage le plus proche. Le carnet TIR peut également être modifié par les autorités compétentes de façon à ce que le transport TIR puisse continuer avec le même carnet TIR ; 3. Dans certaines conditions, le transport TIR peut être suspendu (art. 26).
Prescriptions spéciales	-
Extensions	-
Prescriptions applicables	-

4.2.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « transport TIR »

Figure 1.11
Diagramme d'activité « transport TIR »



4.2.4 *Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation « transport TIR »*

Un transport est une succession d'opérations TIR qui doivent commencer au premier bureau de douane de départ et se terminer au dernier bureau de douane de destination.

Le transport TIR ***COMMENCE*** *lorsque le premier bureau de douane de départ débute la première opération TIR :*

- *S'il y a d'autres lieux de chargement dans le même pays (territoire douanier) :* ***aller à 1*** *;*
- *Si un autre chargement doit avoir lieu dans d'autres pays (territoires douaniers) :* ***aller à 2*** *;*
- *Si la phase chargement est terminée :* ***aller à 3****.*

1. Au lieu de chargement suivant, le bureau de douane de départ intermédiaire mettra fin à l'opération TIR en cours (en tant que bureau de douane de destination) avant de débuter une nouvelle opération TIR :

- *S'il y a un autre lieu de chargement dans le même pays (territoire douanier), si le nombre de lieux de chargement reste inférieur à 3 :* ***répéter l'étape 1*** *;*
- *Si d'autres chargements doivent avoir lieu dans d'autres pays (territoires douaniers) et si le nombre de lieux de chargement reste inférieur à 3 :* ***aller à 2*** *;*
- *Si la phase de chargement est terminée :* ***aller à 3****.*

2. Le bureau de douane de sortie (de passage) du pays (territoire douanier) mettra fin à l'opération TIR en cours et le bureau de douane d'entrée (de passage) du pays (territoire douanier) suivant lancera une nouvelle opération TIR :

- *S'il s'agit d'un pays (territoire douanier) de passage :* ***répéter 2*** *;*
- *S'il s'agit d'un pays (territoire douanier) dans lequel il y aura un chargement et si le nombre de lieux de chargement reste inférieur à 3 :* ***aller à 2.1****.*

2.1 Au lieu de chargement suivant, le bureau de douane de départ intermédiaire mettra fin à l'opération TIR en cours (en tant que bureau de douane de destination) avant de lancer une nouvelle opération TIR :

- *S'il y a un autre lieu de chargement dans le même pays (territoire douanier) et si le nombre de lieux de chargement reste inférieur à 3 :* ***répéter 2.1*** *;*
- *Si un nouveau chargement doit avoir lieu dans d'autres pays (territoires douaniers) et le nombre de lieux de chargement reste inférieur à 3 :* ***aller à 2*** *;*
- *Si la phase de chargement est terminée, et s'il n'y a pas de déchargement dans le pays (territoire douanier) actuel :* ***aller à 3*** *;*
- *Si la phase de chargement est terminée et s'il y a un lieu de déchargement dans le pays (territoire douanier) actuel et si le nombre de lieux de chargement reste inférieur à 3 :* ***aller à 2.1.1****.*

2.1.1 Au premier lieu de déchargement, le bureau de douane de destination intermédiaire met fin à l'opération TIR en cours avant de lancer une nouvelle opération TIR (en tant que bureau de douane de départ).

- *Le nombre maximum de lieux de chargement et de déchargement est limité à 4 et il atteint déjà 3 au stade 2.1.1. Seul un lieu de déchargement supplémentaire est alors possible. Les marchandises chargées dans un pays (territoire douanier) ne peuvent être déchargées dans le même pays (territoire douanier). Par conséquent, l'étape suivante est nécessairement la frontière :* ***aller à 3****.*

3. Le bureau de douane de sortie (de passage) du pays (territoire douanier) mettra fin à l'opération TIR en cours et le bureau de douane d'entrée (de passage) du pays (territoire douanier) suivant lancera une nouvelle opération TIR :

- *S'il s'agit d'un pays (territoire douanier)de passage :* ***répéter 3*** *;*

- *S'il s'agit d'un pays (territoire douanier) dans lequel un déchargement aura lieu et si le nombre de chargements augmenté du nombre de lieux de déchargement reste inférieur à 4 :* ***aller à 3.1****.*

3.1 Au lieu de déchargement, le bureau de douane de destination met fin à l'opération TIR en cours :

- *S'il s'agit du dernier lieu de déchargement :* ***FIN*** *;*
- *S'il y a d'autres lieux de déchargement :* ***aller à 3.1.1****.*

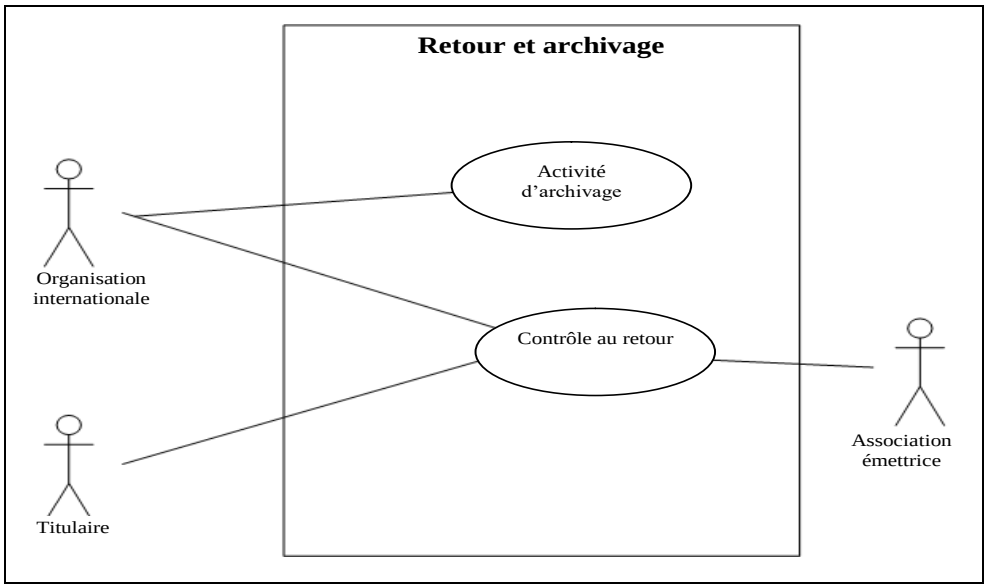
3.1.1 Au lieu de déchargement, le bureau de douane de destination intermédiaire lance une nouvelle opération TIR (en tant que bureau de douane de départ) :

- *S'il y a d'autres lieux de déchargement dans d'autres pays (territoires douaniers) et si le nombre de lieux de chargement et de déchargement reste inférieur à 4 :* ***aller à 3*** *;*
- *S'il y a d'autres lieux de déchargement dans le même pays (territoire douanier) et si le nombre de lieux de chargement et de déchargement reste inférieur à 4 :* ***aller à 3.1****.*

4.3 Cas d'utilisation « retour et archivage »

4.3.1 Diagramme du cas d'utilisation « retour et archivage »

Figure 1.12
Diagramme du cas d'utilisation « retour et archivage »



4.3.2 Description du cas d'utilisation « retour et archivage »

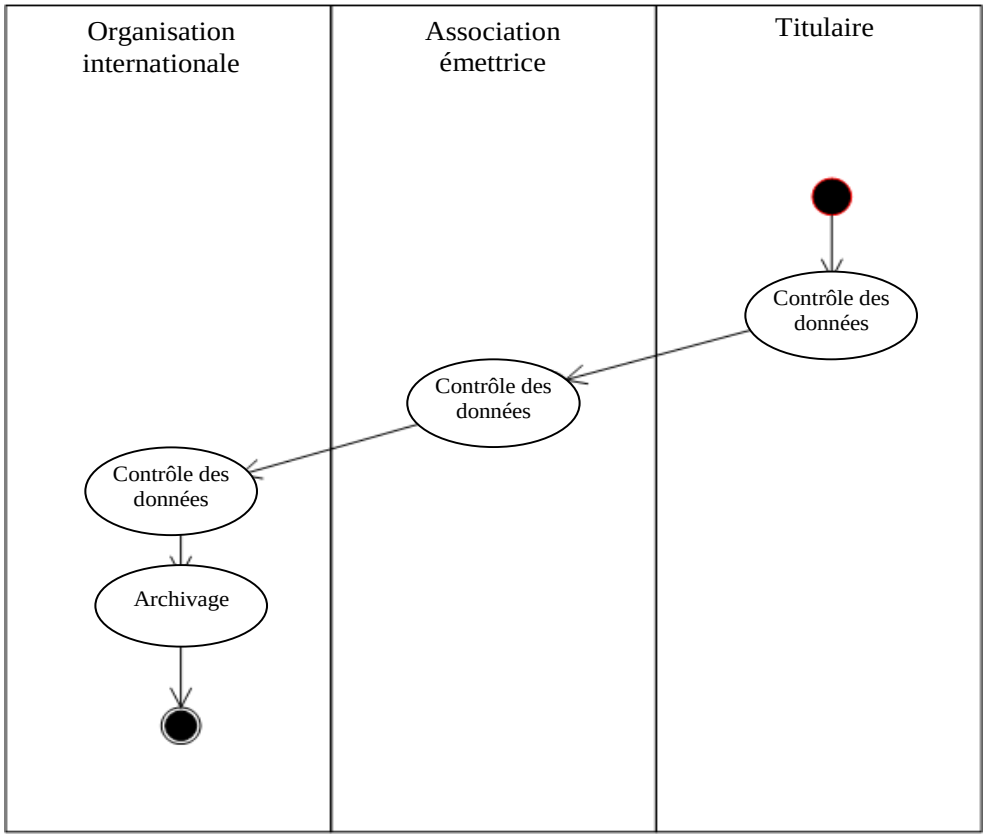
Tableau 1.5
Description du cas d'utilisation « retour et archivage »

Désignation	*Cas d'utilisation « retour et archivage »*
Description	Le carnet TIR est renvoyé par son titulaire à l'organisation internationale, via son association nationale, afin de centraliser l'entreposage des carnets TIR utilisés ou inutilisés.
Acteurs	Titulaire de carnet TIR, association nationale, organisation internationale.
Objectifs	Entreposage centralisé des preuves de fin d'opération TIR pour la durée de la responsabilité de la chaîne de garantie internationale.

Désignation	*Cas d'utilisation « retour et archivage »*
Conditions préalables	Conformément au cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR », ce cas d'utilisation peut s'appliquer dans deux circonstances : • Le carnet TIR a été délivré à un titulaire de carnet TIR, qui l'a utilisé pour un transport TIR ; • Le carnet TIR a été délivré, mais n'est pas utilisé par un titulaire de carnet TIR (généralement pour cause d'expiration du carnet TIR).
Conditions a posteriori	-
Scénario	Après avoir contrôlé le carnet TIR, son titulaire le renvoie à l'association nationale qui le lui a délivré (dans les délais fixés par l'association). L'association nationale vérifie si le carnet TIR a été utilisé correctement et si l'opération TIR est terminée (vérification des timbres apposés par rapport aux indications du système de contrôle électronique tenu à jour par l'organisation internationale). L'association nationale renvoie les carnets TIR à l'organisation internationale. L'organisation internationale contrôle les carnets TIR, puis les archive. Tous les carnets TIR restitués sont matériellement entreposés dans les locaux de l'organisation internationale au moins pour la période pendant laquelle sa responsabilité peut être invoquée en vertu de la Convention TIR.
Scénario de remplacement	Le scénario de base ne tient pas compte des scénarios suivants : 1. Le carnet TIR est perdu/volé après que le transport TIR a pris fin, dans les locaux du titulaire, de l'association nationale ou de l'organisation internationale ; 2. Il se peut que le carnet TIR soit conservé par les autorités douanières et non restitué à son titulaire. En pareille circonstance, les douanes sont invitées à fournir au titulaire du carnet TIR la fiche de renvoi qu'il doit renvoyer à l'association nationale.
Prescriptions spéciales	-
Extensions	-
Prescriptions applicables	-

4.3.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « retour et archivage »

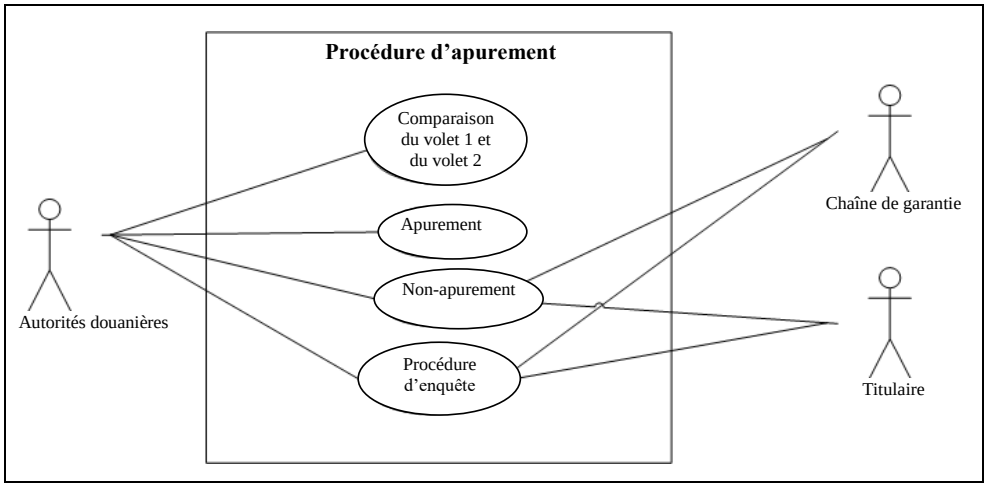
Figure 1.13
Diagramme d'activité du cas d'utilisation « retour et archivage »



4.4 Cas d'utilisation « procédure d'apurement »

4.4.1 Cas d'utilisation « procédure d'apurement »

Figure 1.14
Diagramme du cas d'utilisation « procédure d'apurement »



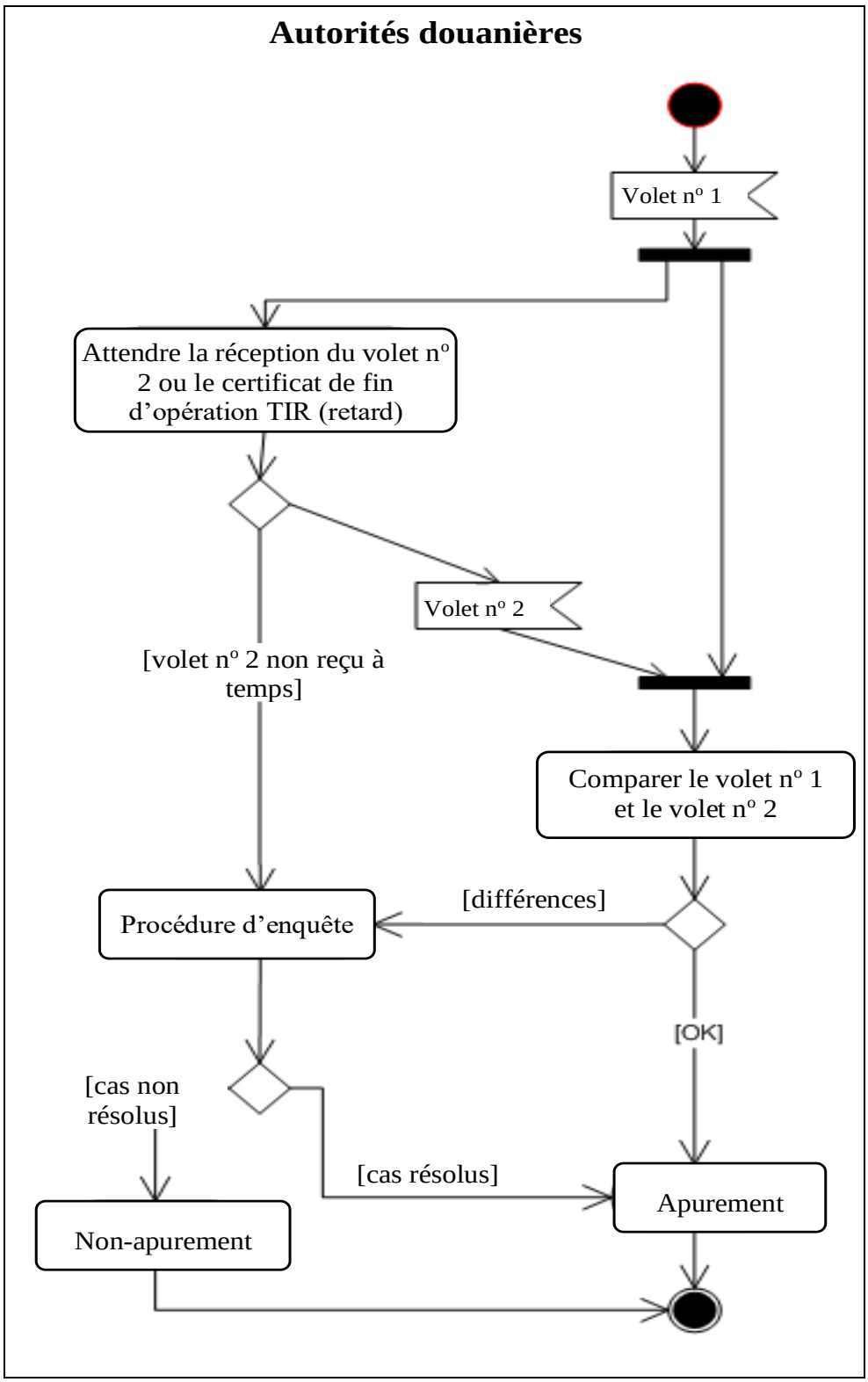
4.4.2 Description du cas d'utilisation « procédure d'apurement »

Tableau 1.6
Description du cas d'utilisation « procédure d'apurement »

Désignation	*Cas d'utilisation « procédure d'apurement »*
Description	Évaluation des données ou des informations disponibles au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) et de celles disponibles au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage).
Acteurs	Autorités douanières, titulaire, chaîne de garantie.
Objectifs	Déterminer si une opération TIR a été terminée correctement, afin de décharger le titulaire de ses responsabilités et l'association nationale de sa garantie.
Conditions préalables	Ce cas d'utilisation s'applique après le début d'une opération TIR.
Conditions a posteriori	-
Scénario	Une fois l'opération TIR terminée, l'agent des douanes de destination ou de sortie (de passage) renvoie le volet n° 2 au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) ou à un bureau de douane central. Les autorités douanières comparent les volets n°s 1 et 2 afin de procéder à l'apurement.
Scénario de remplacement	Le scénario de base ne tient pas compte des scénarios suivants : 1. Au lieu d'envoyer les volets par la poste, les différents bureaux de douane peuvent échanger des messages électroniques ; 2. Si le certificat de fin d'opération TIR a été obtenu de manière inadéquate ou frauduleuse, ou si l'opération ne s'est pas terminée, le titulaire ne sera pas déchargé de ses responsabilités et l'association nationale ne sera pas déchargée de sa garantie.
Prescriptions spéciales	-
Extensions	-
Prescriptions applicables	-

4.4.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « procédure d'apurement »

Figure 1.15
Diagramme d'activité « procédure d'apurement »



4.4.4 Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation « procédure d'apurement »

Il est possible d'envisager deux principaux scénarios, suivant la pratique nationale en vigueur :

a) La procédure d'apurement est menée à bien par le bureau de douane qui a commencé l'opération TIR ; dans ce cas, le bureau de douane qui a terminé l'opération TIR envoie soit le volet nº 2, soit le certificat de fin d'opération TIR au bureau de douane qui a commencé ladite opération ;

b) La procédure d'apurement est menée à bien par le bureau de douane central ; dans ce cas, le bureau de douane qui a commencé l'opération TIR ainsi que le bureau de douane qui l'a terminée envoient respectivement les volets nº 1 et nº 2 ou le certificat de fin d'opération TIR à un bureau de douane central.

Excepté ces différences, les trois scénarios ci-dessous sont très voisins.

*1. La procédure d'apurement **COMMENCE** au moment où le bureau de douane responsable de l'apurement reçoit le volet nº 1 dûment complété. Une date limite de réception du volet nº 2 est alors fixée :*

- *Si le volet nº 2 arrive avant la date limite : **aller à 2** ;*
- *Si le volet nº 2 n'arrive pas avant la date limite : **aller à 3**.*

2. Les informations figurant sur le volet nº 1 et sur le volet nº 2 (ou sur le certificat de fin d'opération TIR) sont comparées :

- *Si la comparaison amène l'agent des douanes à supposer qu'une infraction douanière a été commise et qu'il y a lieu de percevoir des taxes et des droits : **aller à 3** ;*
- *Si cette comparaison n'amène pas l'agent des douanes à conclure qu'il y a eu une infraction à douanière et qu'il n'y a pas lieu de percevoir des taxes et des droits : **aller à 4**.*

3. Lancement de procédures d'enquête :

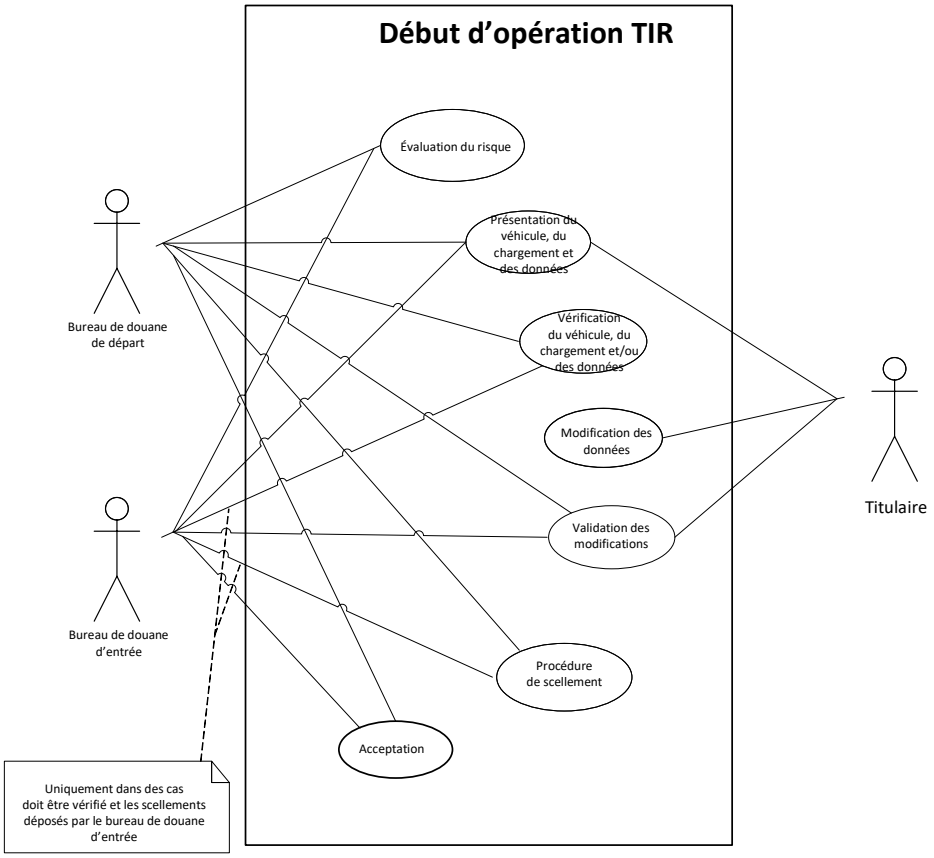
- *Si la procédure d'enquête conclut qu'une infraction douanière n'a pas été commise et qu'il n'y a pas lieu de percevoir des taxes et des droits : **aller à 4**.*

*4. L'opération TIR est apurée : **FIN**.*

4.5 Cas d'utilisation « début d'opération TIR »

4.5.1 Diagramme du cas d'utilisation début d'une opération TIR

Figure 1.16
Diagramme du cas d'utilisation « début d'opération TIR »



4.5.2 Description du cas d'utilisation « début d'opération TIR »

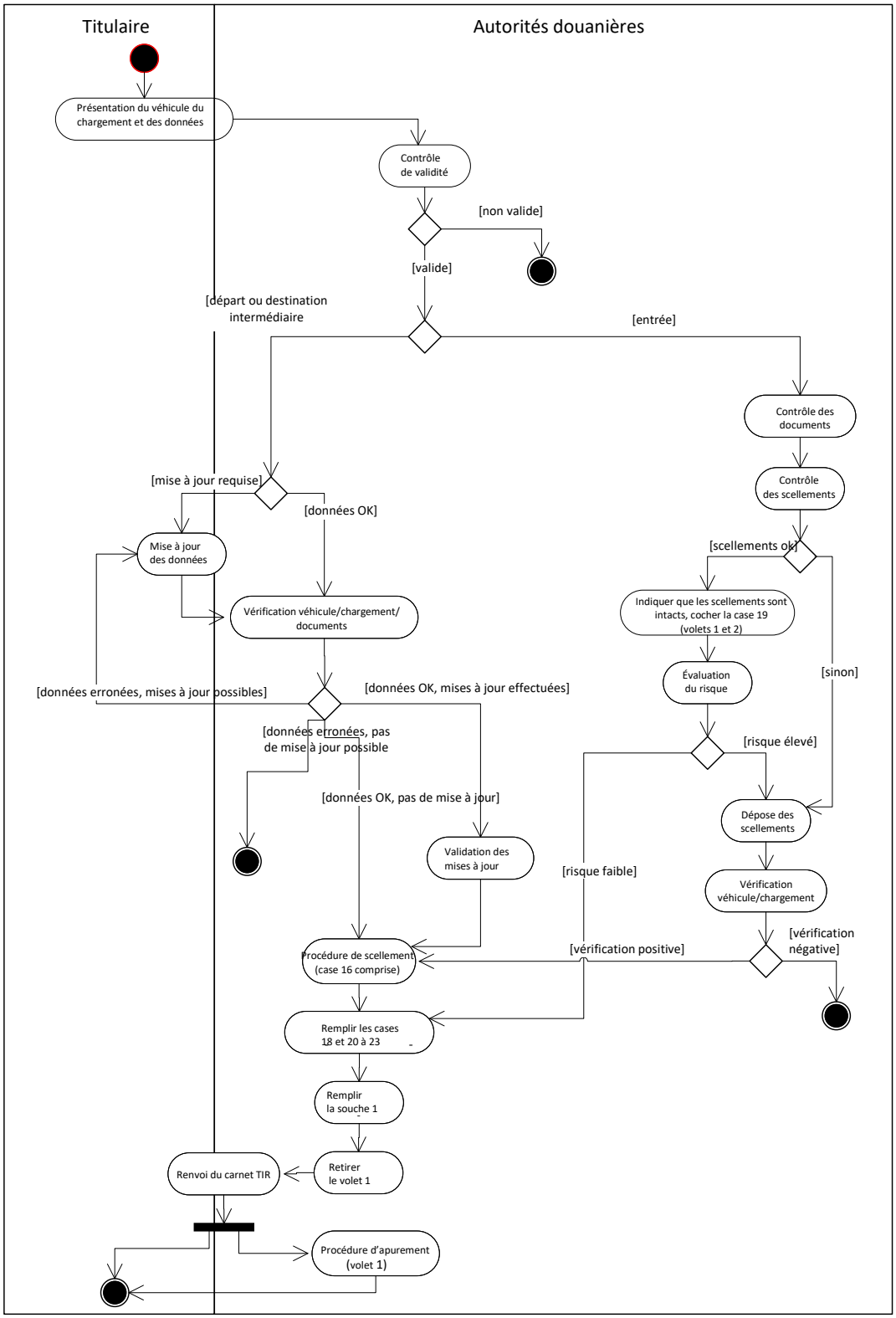
Tableau 1.7
Description du cas d'utilisation « début d'opération TIR »

Désignation	*Cas d'utilisation « début d'opération TIR »*
Description	Le carnet TIR est rempli par le titulaire du carnet et présenté avec le véhicule et les marchandises au bureau de douane de départ ; ensuite, le carnet TIR, le véhicule et les marchandises doivent être présentés aux bureaux de douane de départ intermédiaires et/ou aux bureaux de douane d'entrée (de passage).
Acteurs	Titulaire de carnet TIR, autorités douanières.
Objectifs	Lancer une procédure de transit dans un pays donné (territoire douanier) pour une partie spécifique du trajet du transport TIR.
Conditions préalables	Conformément au cas d'utilisation « transport TIR », ce cas d'utilisation s'applique dans l'une des situations suivantes : • Au début du transport TIR : le titulaire du carnet TIR a fourni et validé toutes les informations nécessaires au transport TIR ; • Dans tous les autres cas : l'opération TIR précédente est terminée.

Désignation	*Cas d'utilisation « début d'opération TIR »*
Conditions a posteriori	Conformément au cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR », ce cas d'utilisation précède : • La fin de l'opération TIR. De plus, la procédure d'apurement est alors lancée.
Scénario Bureau de douane de départ	Un titulaire de carnet TIR habilité présente un carnet TIR valide et dûment rempli, ainsi que les marchandises et un véhicule TIR agréé au bureau de douane de départ. Le bureau de douane de départ vérifie les données du carnet TIR et les différents documents d'accompagnement du chargement. Le bureau de douane de départ scelle le compartiment de chargement et valide le carnet TIR en inscrivant le numéro d'identification des scellements dans la rubrique 16, et en apposant son timbre, puis en inscrivant sa signature, la date et son nom dans la rubrique 17 de tous les volets n°s 1 et 2 du carnet TIR. L'agent des douanes remplit les rubriques 18 et 20 à 23 des volets n°s 1 et 2 correspondant à l'opération TIR, remplit la souche n° 1, retire le volet n° 1 et restitue le carnet TIR au titulaire.
Scénario Bureau de douane d'entrée	Sur présentation du carnet TIR par le titulaire, le bureau de douane d'entrée vérifie les scellements et procède à un contrôle de routine du véhicule et des documents ; il peut en outre contrôler la validité du carnet TIR à l'aide du système CUTE-Wise. Exceptionnellement, les autorités douanières peuvent exiger un examen du camion, de l'ensemble de véhicules ou des conteneurs et de leur chargement. L'agent des douanes valide le carnet TIR en remplissant les rubriques 18 à 23 des volets n°s 1 et 2 correspondant à l'opération TIR, remplit la souche n° 1, retire le volet n° 1 et restitue le carnet TIR à son titulaire.
Scénario Bureau de douane de départ intermédiaire	Le titulaire présente le carnet TIR, ainsi que les marchandises, dont le chargement a déjà été effectué à un bureau de douane de départ précédent, aux bureaux de douane de départ intermédiaires qui procèdent aux mêmes tâches que le bureau de douane de départ : l'agent des douanes vérifie les données du carnet TIR et les différents documents d'accompagnement du chargement. Il appose de nouveaux scellements sur le compartiment de chargement et valide le carnet TIR en inscrivant le numéro d'identification des scellements dans la rubrique 16, en apposant le timbre, puis en inscrivant sa signature, la date et le nom du bureau de douane de départ intermédiaire dans la rubrique 17 de tous les volets n°s 1 et 2 que contient encore le carnet TIR. Il remplit les rubriques 18 et 20 à 23 des volets n°s 1 et 2 correspondant à l'opération TIR, remplit la souche n° 1, retire le volet n° 1 et restitue le carnet TIR à son titulaire.
Scénario de remplacement	Les principaux scénarios ne tiennent pas compte des scénarios suivants : a) Non-validation du carnet TIR par les douanes ; b) Acceptation falsifiée du carnet TIR ; c) Utilisation de carnets TIR perdus ou volés.
Prescriptions spéciales	Dans le cas de marchandises pondéreuses et volumineuses, dotées de leurs propres marques d'identification, il n'est pas nécessaire d'apposer de scellement, ni d'utiliser de véhicule agréé. La présence de marques d'identification spécifique sera mentionnée sur le carnet TIR.
Extensions	En procédant au contrôle de la validité du carnet TIR, les autorités douanières peuvent utiliser les informations enregistrées dans le système de contrôle électronique tenu à jour par l'organisation internationale.
Prescriptions applicables	-

4.5.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « début d'opération TIR »

Figure 1.17
Diagramme d'activité « début d'opération TIR »



4.5.4 Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation « début d'opération TIR »

*1. Le lancement d'une opération TIR **COMMENCE** lorsqu'un titulaire de carnet TIR présente à un bureau de douane un carnet TIR valide et dûment rempli, ainsi que les marchandises transportées et un véhicule TIR agréé. L'agent des douanes vérifie en premier lieu la validité du carnet TIR et **TERMINE** la procédure si le carnet TIR n'est pas valide :*

- *Si le véhicule se trouve à un bureau de douane de départ ou à un bureau de douane intermédiaire de destination : **aller à 1.1** ;*
- *Si le véhicule se trouve à un bureau de douane d'entrée : **aller à 1.2**.*

1.1 Si nécessaire, il est demandé au titulaire du carnet TIR de mettre à jour les informations qui y figurent. Le bureau de douane de départ vérifie les données du carnet TIR et les différents documents d'accompagnement du chargement :

- *En cas de problème : **aller à 1.1.1** ;*
- *Si aucune anomalie n'est constatée : **aller à 1.1.2**.*

1.1.1 Mettre à jour l'information figurant sur le carnet TIR :

- *Si la mise à jour est possible : **aller à 1.1.2** ;*
- *Si la mise à jour n'est pas possible : **FIN**.*

*1.1.2 S'il y a eu une mise à jour du carnet TIR (type de marchandises, itinéraire,…) l'agent des douanes valide les modifications en apposant le timbre et en inscrivant sa signature, la date et le nom du bureau de douane sous la rubrique 17 de tous les volets n°s 1 et 2 qui restent dans le carnet TIR : **aller à 1.1.3**.*

*1.1.3 L'agent des douanes appose de (nouveaux) scellements aux compartiments de chargement. Il valide le carnet TIR en inscrivant le numéro et l'identification des scellements sous la rubrique 16 de tous les volets n°s 1 et 2 qui restent dans le carnet TIR : **aller à 2**.*

1.2 L'agent des douanes vérifie les données du carnet TIR et les différents documents accompagnant les marchandises, ainsi que les scellements, et effectue un contrôle de routine du véhicule :

- *Si les vérifications sont positives : **aller à 1.2.1** ;*
- *Si les vérifications sont négatives : **aller à 1.2.2**.*

1.2.1 L'agent des douanes coche la case 19 des volets 1 et 2 concernant l'opération en cours et détermine s'il faut ou non procéder à une contrôle physique du chargement :

- *Si NON : **aller à 2** ;*
- *Si OUI (cas exceptionnels) : **aller à 1.2.2**.*

1.2.2 L'agent des douanes dépose les scellements, contrôle les marchandises et les compare aux données du carnet TIR et des documents d'accompagnement :

- *Si tout est conforme : **aller à 1.1.3** ;*
- *En cas de problèmes : **FIN**.*

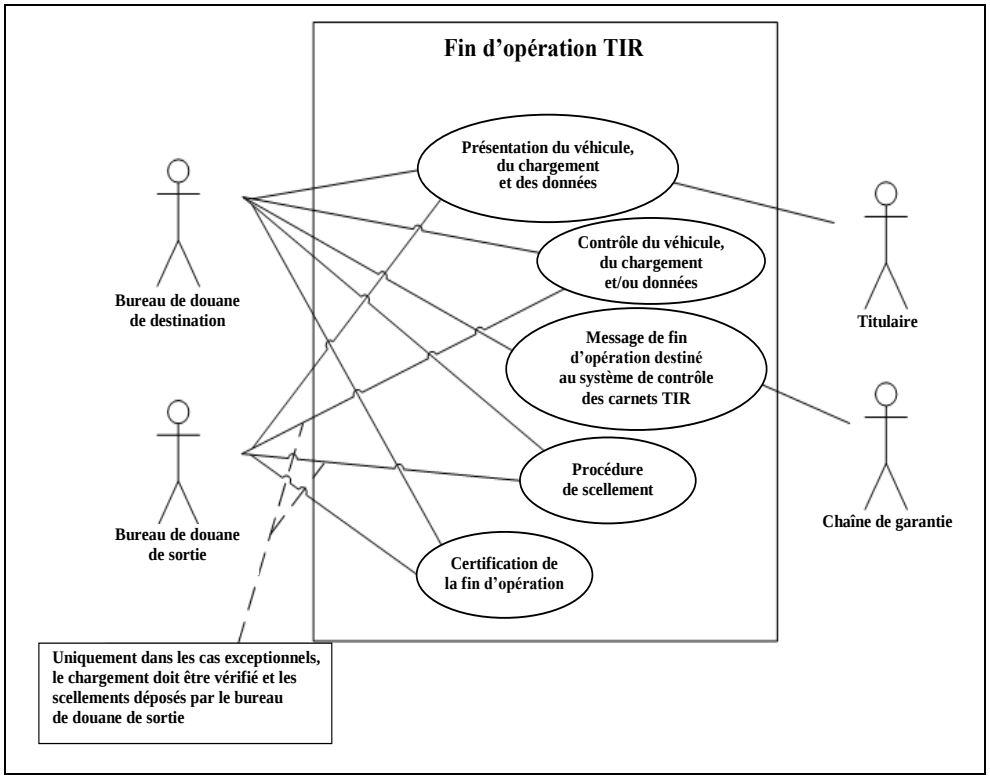
2. L'agent des douanes remplit les rubriques 18 et 20 à 23 des volets n°s 1 et 2 correspondant à l'opération TIR :

- *Il complète la souche no 1 ;*
- *Il retire le volet no 1 ;*
- *Il restitue le carnet TIR au titulaire ;*
- *Il conserve ou transmet le volet no 1 en vue de la procédure d'apurement : FIN.*

4.6 Cas d'utilisation « fin d'opération TIR »

4.6.1 Diagramme du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »

Figure 1.18
Diagramme d'activité du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »



4.6.2 Description du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »

Tableau 1.8
Description du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »

Désignation	*Cas d'utilisation fin d'opération TIR*
Description	Le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur, ainsi que les marchandises et le carnet TIR, sont présentés à des fins de contrôle au bureau de douane de sortie, de destination ou au bureau de douane de départ intermédiaire (faisant office de bureau de douane de sortie ou de destination[8]).
Acteurs	Titulaire du carnet TIR, autorités douanières, chaîne de garantie.
Objectifs	Terminer la procédure de transit dans un pays donné (territoire douanier) pour une partie déterminée du transport TIR.
Conditions préalables	Conformément au cas d'utilisation « transport TIR », ce cas d'utilisation ne peut s'appliquer qu'après le début d'une opération TIR.
Conditions a posteriori	Un message de fin d'opération est envoyé au système de contrôle des carnets TIR. Le volet nº 2 ou le certificat de fin d'opération est envoyé au bureau responsable de l'apurement de l'opération TIR.
Scénario 1	**Fin d'une opération TIR au bureau de douane de sortie de passage** Le titulaire présente le véhicule routier, les marchandises et le carnet TIR au bureau de douane de sortie (de passage) aux fins de contrôle. L'agent des douanes vérifie la validité du carnet TIR, l'intégrité des dispositifs de scellement, les scellements et leur numéro par rapport au numéro mentionné dans le carnet TIR. L'agent des douanes peut également inspecter la totalité du véhicule outre le compartiment de chargement scellé (note explicative 0.21-1 à l'article 21 de la Convention TIR). L'agent des douanes peut exceptionnellement procéder à une inspection des marchandises, en particulier lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité (art. 5, par. 2, de la Convention TIR). Lorsqu'il procède à un contrôle de chargement d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou du conteneur, l'agent des douanes appose de nouveaux scellements et inscrit sur les volets du carnet TIR utilisés dans cette Partie contractante, sur les souches correspondantes et sur les volets qui restent dans le carnet TIR, les données détaillées concernant les nouveaux scellements apposés et les contrôles effectués (art. 24 de la Convention TIR). Si l'agent des douanes estime que les vérifications ne sont pas satisfaisantes en raison d'une irrégularité constatée en rapport avec l'opération TIR proprement dite, il peut certifier la fin de cette opération TIR sous réserve. Dans ce cas, l'agent des douanes remplit la rubrique 24 du feuillet vert détachable du volet nº 2 en inscrivant le nom du bureau de douane de sortie (de passage), coche la case 25 (ou ne coche pas la case 25 si la réserve tient au fait que les scellements ou les marques d'identification ne sont plus intacts), remplit la rubrique 27 en inscrivant un «R» et appose sous la rubrique 28 le timbre de la douane, la date et sa signature. Ensuite, l'agent des douanes remplit en conséquence la souche verte correspondante, en inscrivant le nom du bureau de douane de sortie (de passage) sous la rubrique 1, coche la case 2 (ou ne coche pas la case 2 si la réserve tient au fait que les marques d'identification ou les scellements ne sont plus intacts),

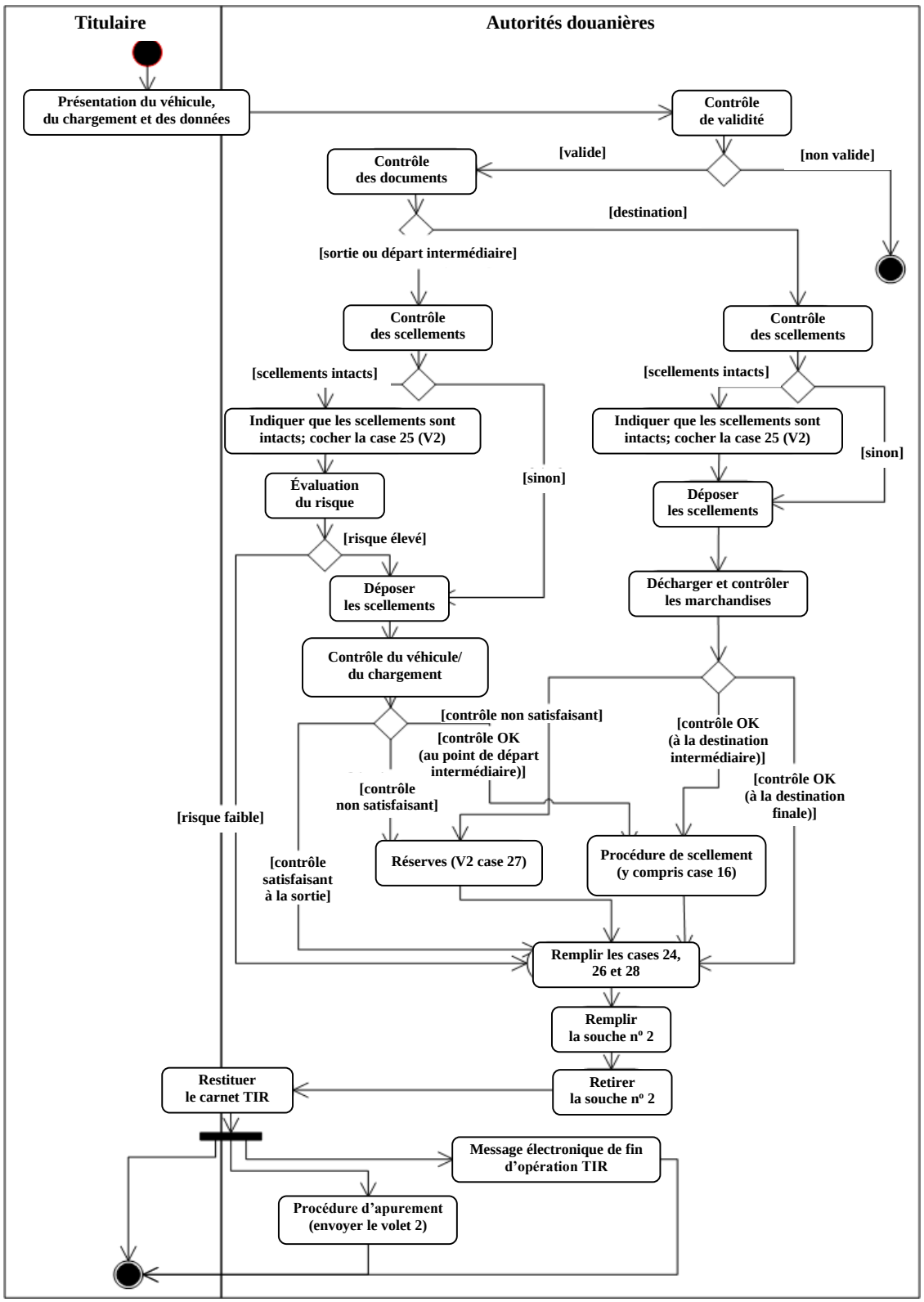
[8] La procédure de fin d'opération TIR dans un bureau de départ intermédiaire diffère légèrement de celle qui prévaut pour les bureaux de douane de sortie ou de destination.

Désignation	*Cas d'utilisation fin d'opération TIR*
	remplit la rubrique 5 en y inscrivant également un « R » ainsi que la raison pour laquelle l'opération TIR est terminée sous réserve, et remplit la rubrique 6 en y apposant le timbre de la douane, la date et sa signature. Si l'agent des douanes estime que les vérifications sont satisfaisantes, il remplit la rubrique 24 du feuillet vert détachable approprié du volet nº 2 du carnet TIR en y inscrivant le nom du bureau de douane de sortie (de passage), coche la case 25 et remplit la rubrique 28 en y apposant le timbre de la douane, la date et sa signature. Ensuite, l'agent des douanes remplit en conséquence la souche verte correspondante, en inscrivant le nom du bureau de douane de sortie (de passage) sous la rubrique 1, coche la case 2 et remplit la rubrique 6 en y apposant le timbre de la douane, la date et sa signature. Après avoir rempli le volet et la souche nº 2, avec ou sans réserve, l'agent des douanes retire le volet vert nº 2 du carnet TIR et restitue celui-ci au titulaire. L'opération TIR est maintenant terminée (art. 1 d) de la Convention TIR). L'agent des douanes déchire ensuite le feuillet vert détachable du volet nº 2 du carnet TIR.
Scénario 2	**Fin d'opération TIR au bureau de douane de destination** Le titulaire présente le véhicule routier, les marchandises, et le carnet TIR au bureau de douane de destination aux fins de contrôle. L'agent des douanes vérifie la validité du carnet TIR, l'intégrité des scellements et leur numéro par rapport au numéro mentionné dans le carnet TIR. L'agent des douanes peut également inspecter la totalité du véhicule outre le compartiment de chargement scellé (note explicative 0.21-1 à l'article 21 de la Convention TIR). L'agent des douanes retire les scellements et vérifie les marchandises. Si l'agent des douanes estime que les vérifications ne sont pas satisfaisantes en raison d'une irrégularité constatée en rapport avec l'opération TIR proprement dite, il peut certifier la fin de cette opération TIR sous réserve. Dans ce cas, l'agent des douanes remplit la rubrique 24 du feuillet vert détachable du volet nº 2 en inscrivant le nom du bureau de douane de destination, coche la case 25 (ou ne coche pas la case 25 si la réserve tient au fait que les scellements ou les marques d'identification ne sont plus intacts), inscrit le numéro des emballages pour lesquels la fin de l'opération TIR est certifiée sous la rubrique 26, remplit la rubrique 27 en inscrivant un « R » et appose sous la rubrique 28 le timbre de la douane, la date et sa signature. Ensuite, l'agent des douanes remplit en conséquence la souche verte correspondante, en inscrivant le nom du bureau de douane de destination sous la rubrique 1, coche la case 2 (ou ne coche pas la case 2 si la réserve tient au fait que les marques d'identification ou les scellements ne sont plus intacts), inscrit le nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR est certifiée sous la rubrique nº 3, remplit la rubrique 5 en y inscrivant également un « R » ainsi que la raison pour laquelle l'opération TIR est terminée sous réserve, et remplit la rubrique 6 en y apposant le timbre de la douane, la date et sa signature. Si l'agent des douanes estime que les vérifications sont satisfaisantes, il remplit la rubrique 24 du feuillet vert détachable approprié du volet nº 2 du carnet TIR en y inscrivant le nom du bureau de douane de destination, coche la case 25, inscrit sous la rubrique 26 le nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR est certifiée, et remplit la rubrique 28 en y apposant le timbre de la douane, la date et sa signature. L'agent des douanes remplit en conséquence la souche verte correspondante, à savoir en inscrivant le nom du bureau de douane de destination sous la rubrique 1, coche la case 2, inscrit sous la rubrique nº 3 le nombre de colis pour

Désignation	*Cas d'utilisation fin d'opération TIR*
	lesquels la fin de l'opération TIR est certifiée et remplit la rubrique 6 en y apposant le timbre de la douane, la date et sa signature. Après avoir rempli le volet et la souche nº 2, avec ou sans réserve, l'agent des douanes retire le volet vert nº 2 du carnet TIR et restitue celui-ci au titulaire. L'agent des douanes déchire ensuite le feuillet vert détachable du volet nº 2 du carnet TIR, et conserve la partie supérieure du volet vert nº 2 au bureau de douane de destination. L'opération TIR est maintenant terminée (art. 1 d) de la Convention TIR). Le bureau de douane de destination envoie à l'association garante nationale compétente le message SafeTIR confirmant que l'opération TIR s'est bien terminée au bureau de douane de destination. L'agent des douanes envoie le feuillet vert détachable au bureau de douane d'entrée (de passage).
Scénario 3	**Bureau de douane de destination intermédiaire** Dans le cas d'un transport TIR portant sur différents chargements partiels, une ou deux opérations TIR seront terminées au bureau de douane de destination intermédiaire. Ce bureau de douane fera office de bureau de douane de destination (voir scénario 2) et de bureau de douane de départ (voir également cas d'utilisation 4.5).
Scénario de remplacement	Les scénarios de base ne tiennent pas compte des scénarios suivants : 1. Non-validation du carnet TIR par les douanes ; 2. Acceptation falsifiée du carnet TIR ; 3. Utilisation de carnets TIR volés ou perdus.
Prescriptions spéciales	Les marchandises qui sont arrivées au bureau de douane de destination ne relèvent plus du régime TIR. Elles sont donc placées sous un autre régime douanier.
Extensions	Dans le cadre du contrôle de la validité du carnet TIR, les autorités douanières peuvent utiliser les informations enregistrées dans le système de contrôle électronique tenu à jour par l'organisation internationale.
Prescriptions applicables	-

4.6.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »

Figure 1.19
Diagramme d'activité du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »



4.6.4 Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation fin d'opération TIR

*1. La fin d'une opération TIR **COMMENCE** lorsqu'un titulaire de carnet TIR présente un carnet TIR valide et dûment rempli, ainsi que les marchandises et un véhicule TIR agréé, à un bureau de douane (de sortie ou de destination, ou à un bureau de départ intermédiaire). L'agent des douanes peut tout d'abord contrôler la validité du carnet TIR et mettre **FIN** à la procédure en cas d'invalidité du carnet TIR.*

L'agent des douanes peut également inspecter toutes les parties du véhicule outre le compartiment de chargement scellé (note explicative 0.21-1 à l'article 21 de la Convention TIR) :

- *Bureau de douane de destination : **aller à 1.1** ;*
- *Bureau de douane de sortie ou de départ intermédiaire : **aller à 1.2**.*

1.1 L'agent des douanes vérifie que tous les scellements sont intacts et que leurs numéros correspondent aux numéros mentionnés dans le carnet TIR :

- *Si les scellements sont intacts : **aller à 1.1.1** ;*
- *Si les scellements ne sont pas intacts : **aller à 1.1.2**.*

*1.1.1 Indiquer que les scellements étaient intacts en cochant la case 25 du volet nº 2 : **aller à 1.1.2**.*

1.1.2 L'agent des douanes dépose les scellements et vérifie les marchandises :

- *Si les contrôles sont satisfaisants au bureau de douane de destination intermédiaire : **aller à 1.2.2.1** ;*
- *Si les contrôles sont satisfaisants au bureau de douane de destination final : **aller à 3** ;*
- *Si les contrôles ne sont <u>pas</u> satisfaisants : **aller à 2**.*

1.2 L'agent des douanes vérifie que tous les scellements sont intacts et que leurs numéros correspondent aux numéros mentionnés dans le carnet TIR :

- *Si les scellements sont intacts : **aller à 1.2.1** ;*
- *Si les scellements ne sont pas intacts : **aller à 1.2.2**.*

1.2.1 L'agent des douanes indique que les scellements sont intacts en cochant la case 25 sur le volet nº 2 ; il détermine s'il faut ou non procéder à une vérification physique du chargement :

- *Si OUI : **aller à 1.2.2** ;*
- *Si NON : **aller à 3**.*

1.2.2 L'agent des douanes dépose les scellements et vérifie les marchandises et le véhicule :

- *Si tous les contrôles sont satisfaisants au bureau de douane de sortie : **aller à 1.2.2.1** ;*
- *Si tous les contrôles sont satisfaisants au bureau de douane de départ intermédiaire : **aller à 3** ;*
- *S'il y a un problème : **aller à 2**.*

*1.2.2.1L'agent des douanes appose de nouveaux scellements et inscrit sur les volets du carnet TIR utilisés dans cette Partie contractante, sur les souches correspondantes et sur les volets restants dans le carnet TIR les caractéristiques des nouveaux scellements imposés et le détail des vérifications effectuées (art. 24 de la Convention TIR) : **aller à 3.***

*2. L'agent des douanes certifie la fin de l'opération TIR sous réserve. Dans ce cas, l'agent des douanes remplit la rubrique 27 en inscrivant la lettre «R» : **aller à 3**.*

3. L'agent des douanes remplit les rubriques 24, 26 et 28 du volet nº 2 correspondant à l'opération TIR :

- *Il remplit la souche nº 2 ;*
- *Il enlève le volet nº 2 ;*
- *Il restitue le carnet TIR au titulaire ;*
- *Il doit également envoyer un message électronique au système de contrôle des carnets TIR ; et enfin*
- *Il envoie un message de fin d'opération au bureau d'apurement (voir les indications détaillées sous la rubrique «cas d'utilisation apurement» :* ***FIN****.*

5.Classes d'entité

Les classes d'entité décrivent des « objets » qui représentent des caractéristiques du régime TIR, susceptibles de prendre une certaine valeur ou d'assumer une certaine responsabilité. Exemples de classes d'entité : les personnes, les lieux, les concepts ou les situations.

Dans le cadre du régime TIR, les classes suivantes ont été définies :

- Organisation internationale ;
- Association :
  - Association émettrice ;
  - Association garante ;
- Véhicule routier ;
- Unité de chargement scellée :
  - Compartiment de chargement ;
  - Conteneur ;
- Transport TIR ;
- Opération TIR ;
- Rubrique du manifeste des marchandises ;
- Bureau de douane ;
- Pays ;
- Titulaire de carnet TIR.

6. Diagramme de classe de haut niveau

6.1 Description de diagramme de classe de haut niveau

Les diagrammes ci-dessous sont extraits du diagramme complet de classe de haut niveau indiqué au chapitre 6.2. Ce fractionnement vise à simplifier la description du diagramme d'ensemble en s'attachant à une seule classe particulière à la fois, de façon à décrire ses particularités et à analyser ses relations avec les autres classes.

Les diagrammes suivants correspondent aux différentes parties du diagramme de classe de haut niveau de la figure 1.30, et représentent les principales classes dont il est constitué, pour une meilleure compréhension de sa complexité.

6.1.1 Organisation internationale

Figure 1.20
Classe organisation internationale et relations correspondantes

Tableau 1.9
Description du diagramme de la sous-classe organisation internationale

Nom	*Diagramme de la sous-classe organisation internationale*
Description	Sous-ensemble du diagramme de classe de haut niveau représentant la classe organisation internationale et toutes les relations avec les autres classes.
Classe centrale	Organisation internationale.
Instance type de la classe centrale	• IRU. • …
Classes associées	Transport TIR, association.
Associations et contraintes	L'organisation internationale organise et assure le bon fonctionnement de la chaîne de garantie pour un transport TIR. Un transport TIR peut être associé à une et à une seule organisation internationale. L'organisation internationale peut représenter la chaîne de garantie pour un nombre illimité de transports (condition 1). L'organisation internationale comporte des associations membres. L'ensemble des membres est associé à un pays au moins. Une association doit être membre d'au moins une organisation internationale. Une organisation internationale peut avoir un nombre quelconque d'associations membres. Un ensemble de membres peut être associé à différents pays (par exemple, la participation à une organisation telle que la FEBETRA-IRU est valide pour la Belgique et le Luxembourg). Un pays peut avoir plusieurs affiliations (condition 2).
Conditions applicables	1 et 2

6.1.2 Association

Figure 1.21
Classe association et relations correspondantes

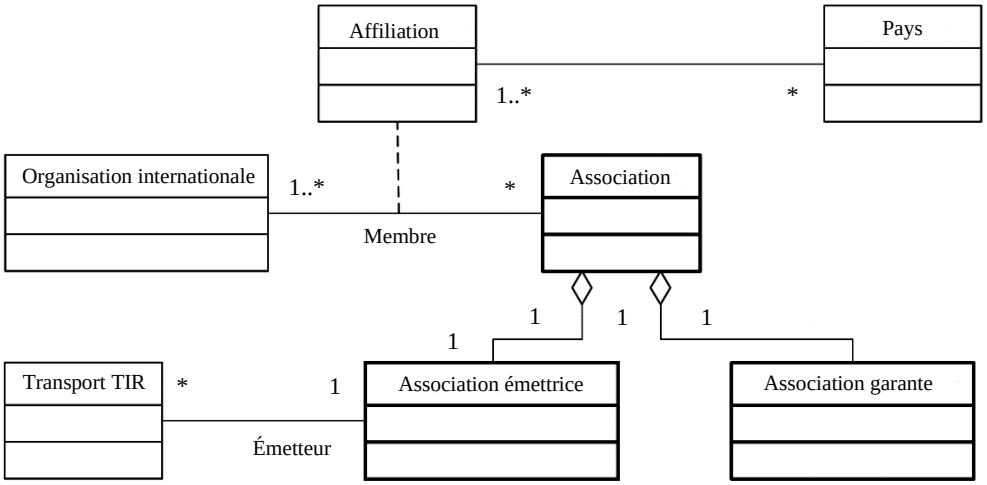


Tableau 1.10
Description du diagramme de la sous-classe association

Nom	*Diagramme de la sous-classe association*
Description	Sous-ensemble du diagramme de classe de haut niveau représentant la classe association et l'ensemble de ses relations avec les autres classes.
Classe centrale	Association.
Instance type de la classe centrale	• FEBETRA. • BGL. • …
Classes associées	Transport TIR, organisation internationale.
Associations et contraintes	Une association exerce deux rôles, étant chargée d'une part d'un rôle émetteur (association émettrice), responsable de la délivrance des carnets TIR aux titulaires de ces mêmes carnets, et d'autre part de son rôle de garantie (association garante) de façon à constituer la chaîne de garantie sur son territoire national. Les deux rôles sont indissociables (condition 3). L'organisation internationale comporte des associations membres. L'ensemble des membres est associé à un pays au moins. Une association doit être membre d'au moins une organisation internationale. Une organisation internationale peut avoir un nombre quelconque d'associations membres. Un ensemble de membres peut être associé à différents pays (par exemple, la participation à une organisation telle que la FEBETRA-IRU est valide pour la Belgique et le Luxembourg). Un pays peut avoir plusieurs affiliations (condition 2). L'association émettrice émet des carnets TIR destinés à des transports TIR. Une seule et même association émettrice émet le carnet TIR destiné à un transport TIR. L'association émettrice peut délivrer des carnets TIR pour plusieurs transports TIR (condition 4).
Conditions applicables	2, 3 et 4

6.1.3 Véhicule routier

Figure 1.22
Classe véhicules routiers et relations correspondantes

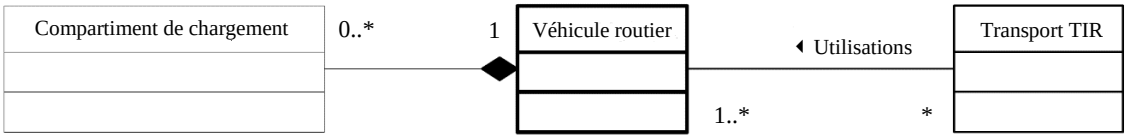


Tableau 1.11
Description du diagramme de la sous-classe véhicules routiers

Nom	*Diagramme de la sous-classe véhicules routiers*
Description	Sous-ensemble du diagramme classe de véhicules routiers de haut niveau, représentant la classe et l'ensemble des relations avec les autres classes.
Classe centrale	Véhicules routiers.
Instance type de la classe centrale	• Tracteur routier (marque W, modèle X, nº de châssis Y, nº d'immatriculation ZZZZ). • Semi-remorque (marque M, modèle N, nº de châssis O, nº d'immatriculation PPPP). • …
Classes associées	Compartiment de chargement, transport TIR.
Associations et contraintes	Un véhicule routier peut servir à de nombreux transports TIR. Un transport TIR est réalisé au moyen d'un ou plusieurs véhicules routiers (condition 6). Un véhicule routier comprend zéro ou plusieurs compartiments de chargement. Un compartiment de chargement fait partie d'un seul et même véhicule routier (condition 7).
Conditions applicables	6 et 7

6.1.4 Unité de chargement scellée

Figure 1.23
Classe unité de chargement scellée et relations correspondantes

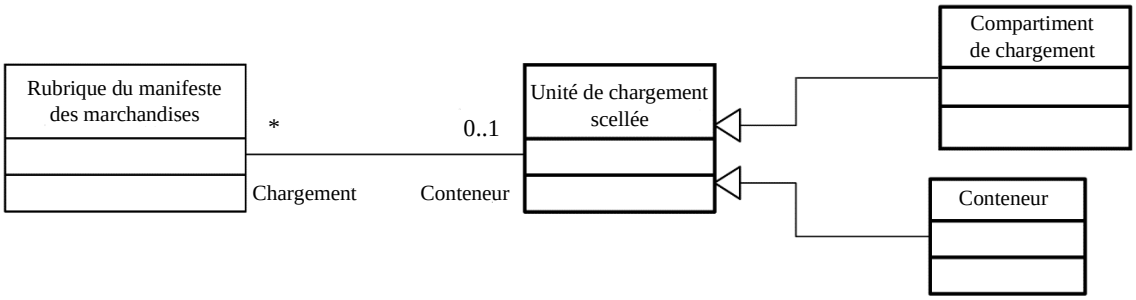


Tableau 1.12
Description du diagramme de la sous-classe unité de chargement scellée

Nom	*Diagramme de la sous-classe unité de chargement scellée*
Description	Sous-ensemble du diagramme de classe de haut niveau représentant la classe unité de chargement scellée et l'ensemble des relations avec les autres classes.
Classe centrale	Unité de chargement scellée.
Instance type de la classe centrale	• Conteneur n° xxxxxxxx. • Compartiment de chargement du véhicule routier de marque W, de modèle X, de numéro de châssis Y et de numéro d'immatriculation ZZZZ agréé pour réaliser des transports sous scellement douanier. • …
Classes associées	Rubrique du manifeste des marchandises.
Associations et contraintes	La notion d'unité de chargement scellée est une généralisation de celle de conteneur et de compartiment de chargement d'un véhicule routier (condition 8). Une unité de chargement scellée peut contenir de nombreux chargements, mentionnés dans le carnet TIR en tant que rubriques du manifeste des marchandises. Les marchandises décrites dans une rubrique du manifeste des marchandises sont contenues dans une seule et même unité de chargement scellée. Dans le cas des marchandises pondéreuses et volumineuses, les marchandises décrites dans une rubrique du manifeste des marchandises ne peuvent être contenues dans une unité de chargement scellée (condition 9).
Conditions applicables	8 et 9

6.1.5 Transport TIR

Figure 1.24
Classe transport TIR et relations correspondantes

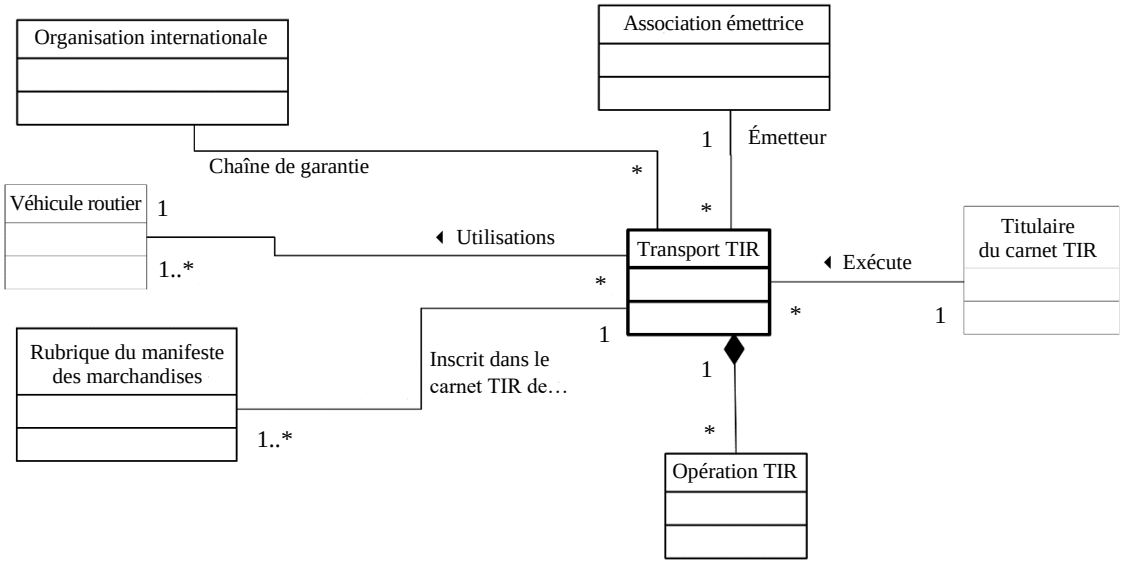


Tableau 1.13
Description du diagramme de la sous-classe transport TIR

Nom	*Diagramme de la sous-classe transport TIR*
Description	Sous-ensemble du diagramme de classe de haut niveau représentant la classe transport TIR et l'ensemble de ses relations avec les autres classes.
Classe centrale	Transport TIR.
Instance type de la classe centrale	• Transport de 2 000 kg de chocolat de Genève à Moscou sous couvert du carnet TIR nº XC38000000. • Transport de 100 ordinateurs d'Ankara à Madrid sous couvert du carnet TIR nº XC38999999. • …
Classes associées	Organisation internationale, association émettrice, véhicule routier, opération TIR, rubrique du manifeste des marchandises et titulaire de carnet TIR.
Associations et contraintes	L'organisation internationale organise et assure le bon fonctionnement de la chaîne de garantie pour un transport TIR. Un transport TIR peut être associé à une et à une seule organisation internationale. L'organisation internationale peut représenter la chaîne de garantie pour un nombre illimité de transports (condition 1). L'association émettrice émet des carnets TIR destinés à des transports TIR. Une seule et même association émettrice émet le carnet TIR destiné à un transport TIR. L'association émettrice peut délivrer des carnets TIR pour plusieurs transports TIR (condition 4). Un véhicule routier peut servir à de nombreux transports TIR. Un transport TIR est réalisé au moyen d'un ou plusieurs véhicules routiers (condition 6). Un transport TIR se compose d'opérations TIR. Le nombre d'opérations TIR réalisées dans le cadre d'un transport TIR est actuellement limité à 10, avec l'actuel système sur support papier et doit être d'au moins 2 (ces limites doivent être modifiables ; il est donc plus judicieux de remplacer « 2 » par plusieurs). Une opération TIR fait partie d'un seul et même transport TIR (condition 10). Une rubrique du manifeste des marchandises est associée à un transport TIR et un seul. Un transport TIR peut comporter une ou plusieurs rubriques du manifeste des marchandises (condition 11). Un transport TIR est réalisé par un seul et même titulaire de carnet TIR. Un titulaire de carnet TIR peut effectuer un nombre quelconque de transports TIR (condition 12).
Conditions applicables	1, 4, 6, 10, 11 et 12

6.1.6 Opération TIR

Figure 1.25
Classe opération TIR et relations correspondantes

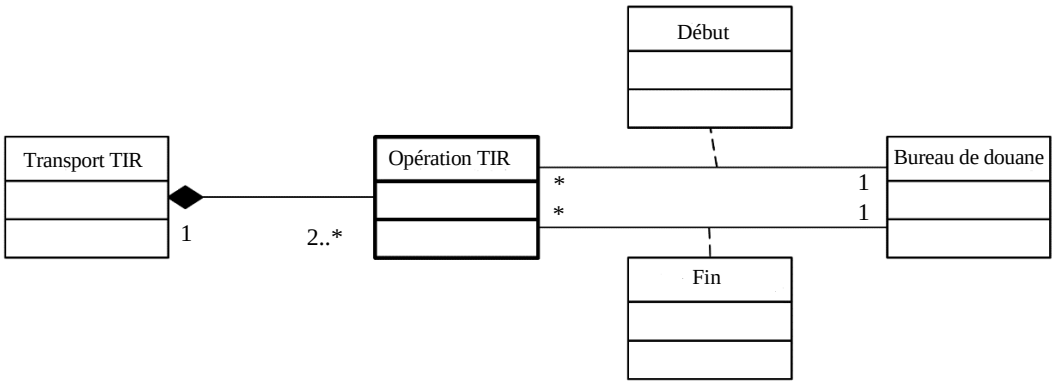


Tableau 1.14
Description du diagramme de la sous-classe opération TIR

Nom	*Diagramme de la sous-classe opération TIR*
Description	Sous-ensemble du diagramme de classe de haut niveau représentant la classe opération TIR et l'ensemble des relations avec d'autres classes.
Classe centrale	Opération TIR.
Instance type de la classe centrale	• Opération de transit par la Suisse sous couvert du carnet TIR nº XC380000XX au départ de Genève et jusqu'à Bâle. • Première opération d'un transport TIR sous couvert du carnet TIR nº XC380000YY, au départ de Moscou et jusqu'à la frontière avec la Finlande (Vyborg). • …
Classes associées	Transport TIR, bureau de douane.
Associations et contraintes	Un transport TIR se compose d'opérations TIR. Le nombre d'opérations TIR réalisées dans le cadre d'un transport TIR est actuellement limité à 10, avec l'actuel système sur support papier et doit être d'au moins 2 (ces limites doivent être modifiables ; il est donc plus judicieux de remplacer « 2 » par plusieurs). Une opération TIR fait partie d'un seul et même transport TIR (condition 10). Une opération TIR commence dans un seul et même bureau de douane et se termine dans un seul et même bureau de douane. Un bureau de douane donné peut commencer et terminer un nombre quelconque d'opérations TIR (condition 13).
Conditions applicables	10 et 13

6.1.7 Rubrique du manifeste des marchandises

Figure 1.26
Rubrique du manifeste des marchandises et relations correspondantes

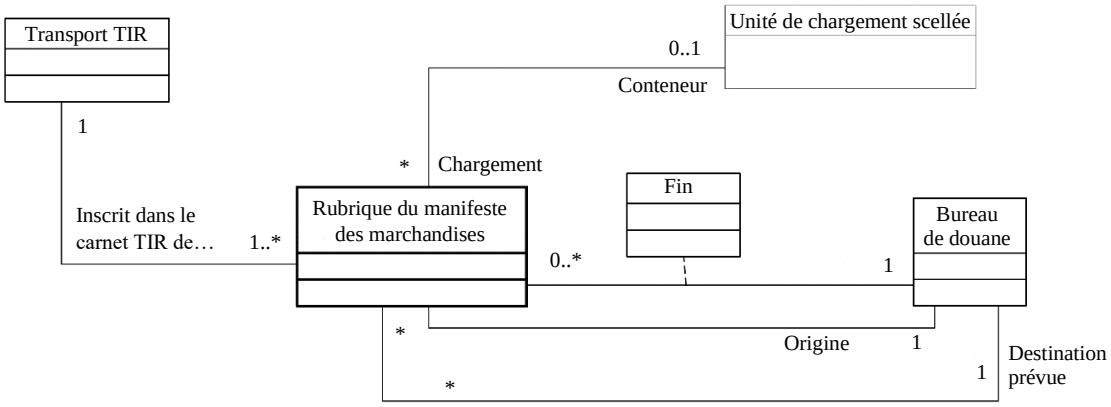


Tableau 1.15
Description du diagramme de la sous-classe rubrique du manifeste des marchandises

Nom	*Diagramme de la sous-classe rubrique du manifeste des marchandises*
Description	Sous-ensemble du diagramme de classe de haut niveau représentant la classe rubrique du manifeste des marchandises et l'ensemble de ses relations avec d'autres classes.
Classe centrale	Rubrique du manifeste des marchandises.
Instance type de la classe centrale	• 200 kg de chocolat chargés à Genève et transportés sous couvert du carnet TIR nº XC380000ZZ à destination de Budapest. • 10 voitures chargées à Turin, transportées sous couvert du carnet TIR nº XC380000VV à destination de Budapest. • …
Classes associées	Unité de chargement scellée, bureau de douane, transport TIR.
Associations et contraintes	Une unité de chargement scellée contient de nombreux chargements, mentionnés dans le carnet TIR en tant que rubrique du manifeste des marchandises. Les marchandises décrites dans une rubrique du manifeste des marchandises sont contenues dans une seule et même unité de chargement scellée. Dans le cas des marchandises pondéreuses et volumineuses, les marchandises décrites dans une rubrique du manifeste des marchandises ne peuvent être contenues dans une unité de chargement scellée (condition 9). Une rubrique du manifeste des marchandises est associée à un transport TIR et un seul. Un transport TIR peut comporter une ou plusieurs rubriques du manifeste des marchandises (condition 11). Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises parviennent à un seul et même bureau de douane, lequel certifie la fin de leur acheminement. Un bureau de douane peut certifier la « fin » de l'acheminement d'un nombre quelconque de marchandises décrites dans les différentes rubriques du manifeste des marchandises (condition 14). Une rubrique du manifeste des marchandises correspond au seul et unique bureau de douane de destination prévu. Un bureau de douane peut constituer

Nom	*Diagramme de la sous-classe rubrique du manifeste des marchandises*
	la destination prévue de plusieurs rubriques du manifeste des marchandises (condition 15). Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises sont chargées en un seul bureau de douane de départ. Un bureau de douane peut constituer le point de départ d'un nombre quelconque de marchandises décrites sous les rubriques du manifeste des marchandises (condition 17).
Conditions applicables	9, 11, 14, 15 et 17

6.1.8 Bureau de douane

Figure 1.27
Classe bureau de douane et relations correspondantes

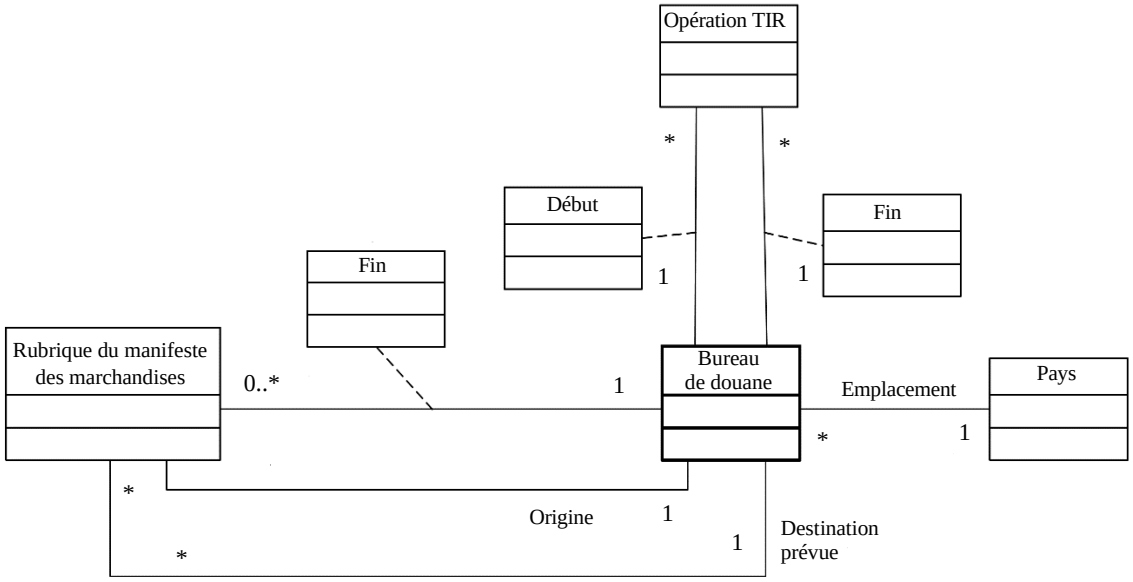


Tableau 1.16
Description du diagramme de la sous-classe bureau de douane

Nom	*Diagramme de la sous-classe bureau de douane*
Description	Sous-ensemble du diagramme de classes de haut niveau représentant la classe bureau de douane et l'ensemble de ses relations avec d'autres classes.
Classe centrale	Bureau de douane.
Instance type de la classe centrale	• CH006251 − GENEVE-ROUTES SD BARDONNEX • FR001400 − FERNEY VOLTAIRE BUREAU
Classes associées	Opération TIR, rubrique du manifeste des marchandises, pays.
Associations et contraintes	L'opération TIR commence au niveau d'un seul et même bureau de douane et se termine au niveau d'un seul et même bureau de douane. Un bureau de douane donné peut commencer et terminer un nombre quelconque d'opérations TIR (condition 13). Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises parviennent à un seul et même bureau de douane, lequel certifie la fin de leur acheminement. Un bureau de douane peut certifier la « fin » de

Nom	*Diagramme de la sous-classe bureau de douane*
	l'acheminement d'un nombre quelconque de marchandises décrites dans les différentes rubriques du manifeste des marchandises (condition 14).
	Une rubrique du manifeste des marchandises correspond au seul et unique bureau de douane de destination prévu. Un bureau de douane peut constituer la destination prévue de plusieurs rubriques du manifeste des marchandises (condition 15).
	Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises sont chargées en un seul bureau de douane de départ. Un bureau de douane peut constituer le point de départ d'un nombre quelconque de marchandises décrites sous les rubriques du manifeste des marchandises (condition 17).
	Un bureau de douane est situé sur le territoire d'une seule et même Partie contractante. Une Partie contractante peut avoir un nombre quelconque de bureaux de douane (condition 18).
Conditions applicables	13, 14, 15, 17 et 18

6.1.9 Pays

Figure 1.28
Classe pays et relations correspondantes

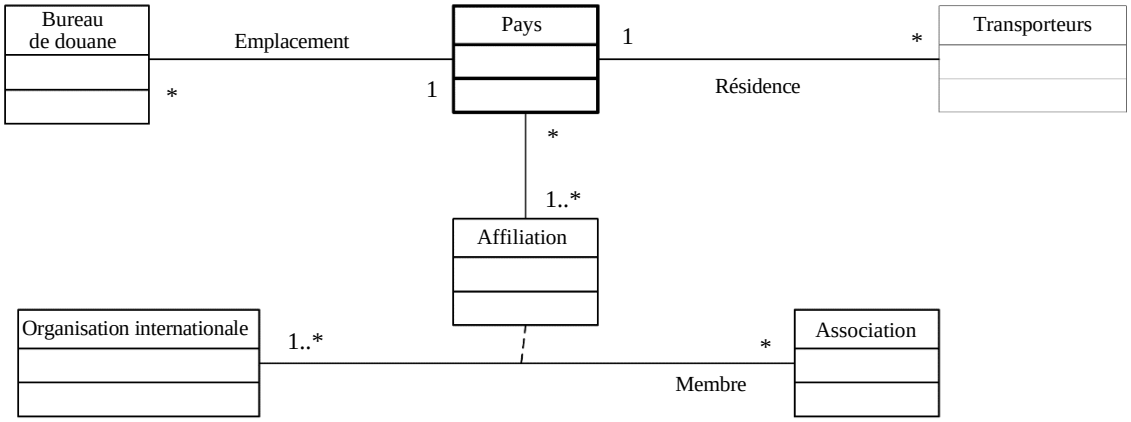


Tableau 1.17
Description du diagramme de la sous-classe pays

Nom	*Diagramme de la sous-classe pays*
Description	Sous-ensemble du diagramme de classe de haut niveau représentant la classe pays et ensemble de ses relations avec d'autres classes.
Classe centrale	Pays.
Instance type de la classe centrale	• Suisse. • Luxembourg. • …
Classes associées	Ensemble de membres (organisation internationale et association), bureau de douane, transporteur.

Nom	*Diagramme de la sous-classe pays*
Associations et contraintes	L'organisation internationale comporte des associations membres. L'ensemble des membres est associé à un pays au moins. Une association doit être membre d'au moins une organisation internationale. Une organisation internationale peut avoir un nombre quelconque d'associations membres. Un ensemble de membres peut être associé à différents pays (par exemple, la participation à une organisation telle que la FEBETRA-IRU est valide pour la Belgique et le Luxembourg). Un pays peut avoir plusieurs affiliations (condition 2). Un bureau de douane est situé sur le territoire d'une seule et même Partie contractante. Une Partie contractante peut avoir un nombre quelconque de bureaux de douane (condition 18). Un transporteur est établi sur le territoire d'une seule et même Partie contractante. Une Partie contractante peut constituer le lieu de résidence de plusieurs transporteurs (condition 19).
Conditions applicables	2, 18 et 19

6.1.10 Titulaire de carnet TIR

Figure 1.29
Classe transporteur et relations correspondantes

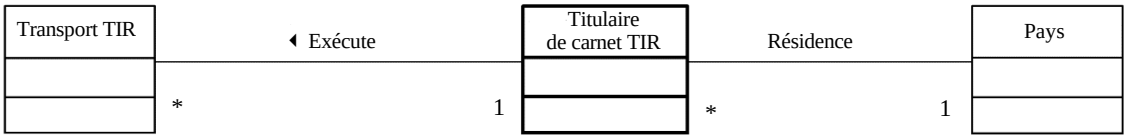
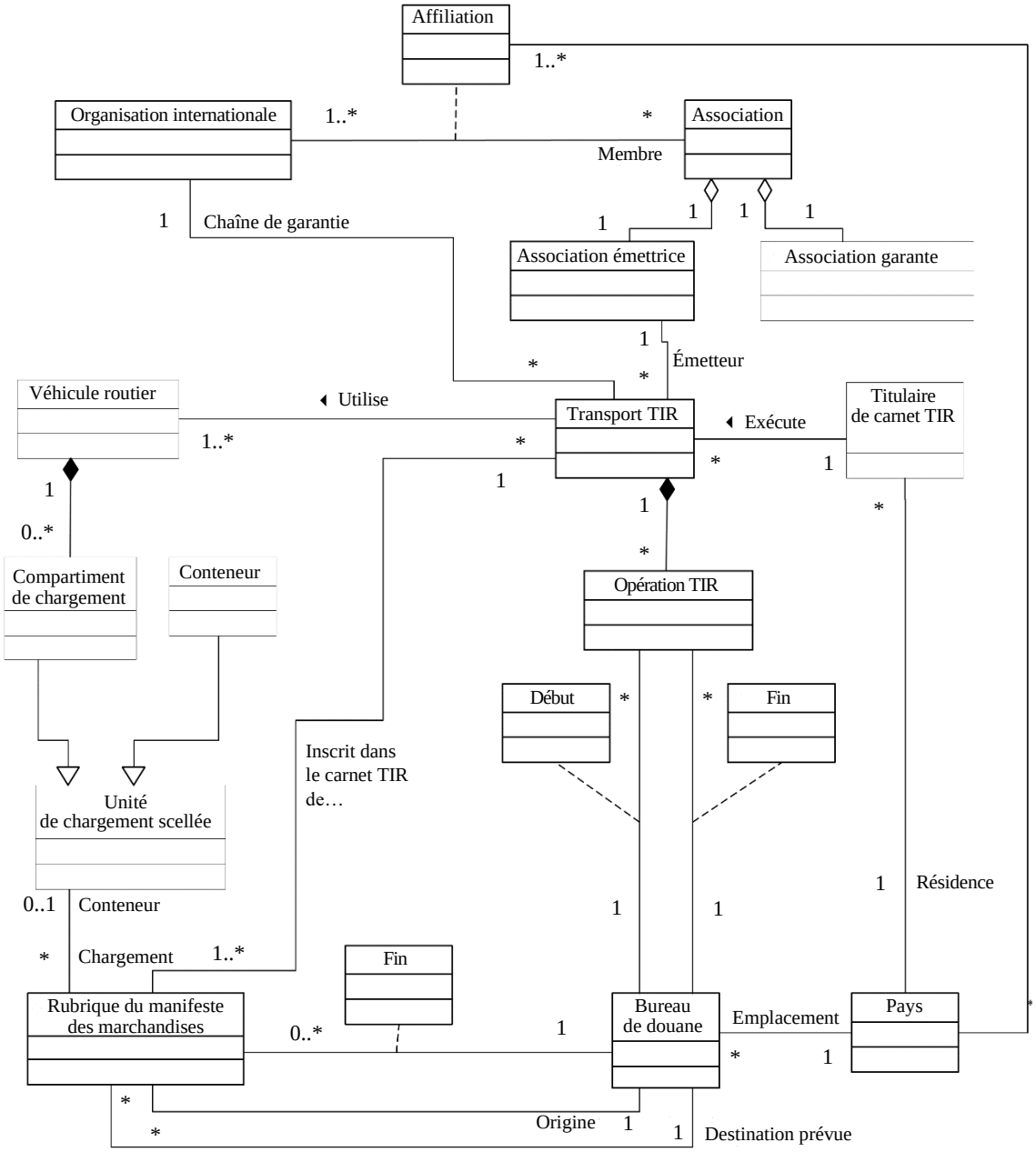


Tableau 1.18
Description du diagramme de la sous-classe transporteur

Nom	*Diagramme de la sous-classe titulaire de carnet TIR*
Description	Sous-partie du diagramme de classe de haut niveau représentant le transporteur et toutes ses relations avec les autres classes.
Classe centrale	Titulaire de carnet TIR.
Instance type de la classe centrale	• THALMANN TRANSPORTE AG. • RAB-TRANS − Sp.z o.o. • …
Classes associées	Transport TIR et pays.
Associations et contraintes	Un transport TIR est réalisé par un seul et même titulaire de carnet TIR. Un titulaire de carnet TIR peut effectuer un nombre quelconque de transports TIR (condition 12). Un transporteur est établi sur le territoire d'une seule et même Partie contractante. Une Partie contractante peut constituer le lieu de résidence de plusieurs transporteurs (condition 19).
Conditions applicables	12 et 19

6.2 Diagramme de classe de haut niveau

Figure 1.30
Diagramme de classe de haut niveau



Annexe I

Liste des conditions

La liste des conditions permet d'enregistrer un certain nombre de conditions et de contraintes commerciales mesurables distinctes ; le secrétariat la complète progressivement, étant donné que les conditions et les contraintes sont mises en évidence au fur et à mesure des étapes de modélisation. Note : les conditions doivent être mentionnées dans tous les artefacts de modélisation et si nécessaire, chaque condition doit mentionner le ou les artefacts de modélisation qui s'y réfèrent.

Cond. #	*Énoncé*	*Source*	*Date*	*Statut*
1	L'organisation internationale organise et assure le bon fonctionnement de la chaîne de garantie pour un transport TIR. Un transport TIR peut être associé à une et à une seule organisation internationale. L'organisation internationale peut représenter la chaîne de garantie pour un nombre illimité de transports.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
2	L'organisation internationale comporte des associations membres. L'ensemble des membres est associé à un pays au moins. Une association doit être membre d'au moins une organisation internationale. Une organisation internationale peut avoir un nombre quelconque d'associations membres. Un ensemble de membres peut être associé à différents pays (par exemple, la participation à une organisation telle que la FEBETRA-IRU est valide pour la Belgique et le Luxembourg). Un pays peut avoir plusieurs affiliations.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
3	Une association exerce deux rôles, étant chargée d'une part d'un rôle émetteur (association émettrice), responsable de la délivrance des carnets TIR aux titulaires de ces mêmes carnets, et d'autre part de son rôle de garantie (association garante) de façon à constituer la chaîne de garantie sur son territoire national. Les deux rôles sont indissociables.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
4	L'association émettrice émet des carnets TIR destinés à des transports TIR. Une seule et même association émettrice émet le carnet TIR destiné à un transport TIR. L'association émettrice peut délivrer des carnets TIR pour plusieurs transports TIR.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
5	Supprimée			
6	Un véhicule routier peut servir à de nombreux transports TIR. Un transport TIR est réalisé au moyen d'un ou plusieurs véhicules routiers.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
7	Un véhicule routier comprend zéro ou plusieurs compartiments de chargement. Un compartiment de chargement fait partie d'un seul et même véhicule routier.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6

Cond. #	*Énoncé*	*Source*	*Date*	*Statut*
8	La notion d'unité de chargement scellée est une généralisation de celle de conteneur et de compartiment de chargement d'un véhicule routier.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
9	Une unité de chargement scellée contient de nombreux chargements, mentionnés dans le carnet TIR en tant que rubrique du manifeste des marchandises. Les marchandises décrites dans une rubrique du manifeste des marchandises sont contenues dans une seule et même unité de chargement scellée. Dans le cas des marchandises pondéreuses et volumineuses, les marchandises décrites dans une rubrique du manifeste des marchandises ne peuvent être contenues dans une unité de chargement scellée.			Utilisée au paragraphe 6
10	Un transport TIR se compose d'opérations TIR. Le nombre d'opérations TIR réalisées dans le cadre d'un transport TIR est actuellement limité à 10, avec l'actuel système sur support papier et doit être d'au moins 2 (ces limites doivent être modifiables ; il est donc plus judicieux de remplacer « 2 » par plusieurs). Une opération TIR fait partie d'un seul et même transport TIR.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
11	Une rubrique du manifeste des marchandises est associée à un transport TIR et un seul. Un transport TIR peut comporter une ou plusieurs rubriques de manifeste des marchandises.			Utilisée au paragraphe 6
12	Un transport TIR est réalisé par un seul et même titulaire de carnet TIR. Un titulaire de carnet TIR peut effectuer un nombre quelconque de transports TIR.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
13	L'opération TIR commence au niveau d'un seul et même bureau de douane et se termine au niveau d'un seul et même bureau de douane. Un bureau de douane donné peut commencer et terminer un nombre quelconque d'opérations TIR.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
14	Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises parviennent à un seul et même bureau de douane, lequel certifie la fin de leur acheminement. Un bureau de douane peut certifier la « fin » de l'acheminement d'un nombre quelconque de marchandises décrites dans les différentes rubriques du manifeste des marchandises.			Utilisée au paragraphe 6
15	Une rubrique du manifeste des marchandises correspond au seul et unique bureau de douane de destination prévu. Un bureau de douane peut constituer la destination prévue de plusieurs rubriques du manifeste des marchandises.			Utilisée au paragraphe 6
16	Supprimée			

Cond. #	*Énoncé*	*Source*	*Date*	*Statut*
17	Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises sont chargées en un seul bureau de douane de départ. Un bureau de douane peut constituer le point de départ d'un nombre quelconque de marchandises décrites sous les rubriques du manifeste des marchandises.			Utilisée au paragraphe 6
18	Un bureau de douane est situé sur le territoire d'une seule et même Partie contractante. Une Partie contractante peut avoir un nombre quelconque de bureaux de douane.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
19	Un transporteur est établi sur le territoire d'une seule et même Partie contractante. Une Partie contractante peut constituer le lieu de résidence de plusieurs transporteurs.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 6
20	Seule une organisation internationale agréée peut imprimer et distribuer les carnets TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
21	Seule une association agréée peut émettre des carnets TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
22	Les carnets TIR sont délivrés uniquement aux personnes dûment autorisées.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
23	Un transport TIR peut être réalisé uniquement au moyen de véhicules routiers, d'ensemble de véhicules ou de conteneurs préalablement agréés dans les conditions énoncées au chapitre III de la Convention.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
24	Un transport TIR doit être effectué sous couvert d'un carnet TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
25	Un transport TIR doit être garanti par des associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 de la Convention.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
26	Les autorités douanières peuvent utiliser des données nationales et internationales d'analyse des risques afin d'évaluer les risques liés au transport TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
27	Lorsque le transport TIR est terminé, le carnet TIR est renvoyé au titulaire, puis à l'association et enfin à l'organisation internationale.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
28	L'organisation internationale et les associations vérifient les carnets TIR au moyen du système de contrôle correspondant.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
29	L'organisation internationale peut effectuer une analyse des risques au moyen de données archivées.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1

Cond. #	*Énoncé*	*Source*	*Date*	*Statut*
30	L'analyse des risques peut être effectuée au moyen de données provenant du système de contrôle des carnets TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
31	Le système de contrôle des carnets TIR enregistre les données concernant la distribution des carnets TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
32	Le système de contrôle des carnets TIR enregistre les données concernant la fin de l'opération TIR aux bureaux de douane de destination, telles qu'elles sont transmises par les autorités douanières.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
33	Le régime TIR est établi dans la Convention TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
34	Tout au long du transport TIR, les autorités douanières nationales ont besoin des informations contenues dans le carnet TIR pour alimenter leurs systèmes nationaux.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1
35	Tout au long du transport TIR les autorités douanières nationales ont besoin de données provenant de leurs systèmes nationaux pour remplir le carnet TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 octobre 2004	Utilisée au paragraphe 2.1

Annexe II

Glossaire TIR

Le glossaire TIR comprend tous les termes et abréviations dont le lecteur peut avoir besoin pour se faire une idée précise du domaine d'activité du régime TIR sous la forme d'une liste établie au fur et à mesure du processus de compilation des conditions et de modélisation. Le glossaire est mis à jour par le secrétariat. Le présent document sert à définir la terminologie liée à la modélisation du processus professionnel du régime TIR, ainsi que la terminologie qui lui est propre tout en expliquant les termes (ou les groupes de termes d'un sous-domaine d'activité), que ne connaît pas nécessairement le lecteur des descriptions de cas d'utilisation ou d'autres documents du projet. En maintes circonstances le présent document peut faire office de dictionnaire informel en tirant partie des définitions de données de façon à ce que les descriptions de cas d'utilisation et différents documents du projet puissent porter essentiellement sur ce que doit être le traitement de l'information par le système. Des documents extérieurs fournissant ce renseignement détaillé, peuvent être mentionnés.

Terme	*Définition*	*Source*	*Date*
Renseignements anticipés TIR	Renseignements communiqués aux autorités compétentes du pays de départ, conformément aux spécifications eTIR, qui indiquent l'intention du titulaire de placer des marchandises sous la procédure eTIR.	Annexe 11, article 2 c)	AC.2 6 février 2020
Destinataire	Personne qui reçoit les marchandises.	Groupe d'experts de Varsovie	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Expéditeur	Personne qui expédie des marchandises au nom du titulaire du carnet TIR.	Groupe d'experts de Varsovie	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Conteneur	Engin de transport (cadre, citerne mobile ou autre engin analogue) : 1. Constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises ; 2. Ayant un caractère permanent et étant, de ce fait, suffisamment résistant pour permettre son usage répété ; 3. Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport ; 4. Conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre ; 5. Conçu de façon à être facile à remplir et à vider ; et 6. D'un volume intérieur d'au moins un mètre cube.	Art. 1 j)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004

Terme	*Définition*	*Source*	*Date*
Bureau de douane	Tout bureau de douane d'une Partie contractante agréé pour l'exécution d'opérations TIR	Art. 45	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Bureau de douane de départ	Tout bureau de douane d'une Partie contractante où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR.	Art. 1 k)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Bureau de douane de destination	Tout bureau de douane d'une Partie contractante où s'achève, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR.	Art. 1 l)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Déclaration	Acte par lequel le titulaire, ou son représentant, exprime, conformément aux spécifications eTIR, son intention de placer des marchandises sous la procédure eTIR. Dès lors que la déclaration a été acceptée par les autorités compétentes, sur la base des renseignements anticipés TIR ou des renseignements anticipés rectifiés, et que les données correspondantes ont été transférées dans le système international eTIR, elle constitue l'équivalent juridique d'un carnet TIR accepté.	Annexe 11, article 2 f)	AC.2 6 février 2020
Renseignements anticipés rectifiés	Renseignements communiqués aux autorités compétentes du pays dans lequel une rectification des données de la déclaration est demandée, conformément aux spécifications eTIR, qui indiquent l'intention du titulaire de rectifier les données de sa déclaration.	Annexe 11, article 2 d)	AC.2 6 février 2020
Apurement d'une opération TIR	L'attestation par les autorités douanières qu'une opération TIR s'est achevée dans les règles dans une Partie contractante. Ceci est établi par les autorités douanières sur la base d'une comparaison entre les données ou informations disponibles au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) et celles dont dispose le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage).	Art. 1 e)	Groupe d'experts 26 et 27 octobre 2004
Chauffeur	Personne physique conduisant le moyen de transport au nom du titulaire du carnet TIR.	Groupe d'experts de Varsovie	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Transitaire	Personne fournissant des services (par exemple de réception, de transbordement ou de livraison) conçus pour assurer et faciliter l'acheminement des marchandises jusqu'à leur destination au nom du titulaire du carnet TIR.	Groupe d'experts de Varsovie	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004

Terme	*Définition*	*Source*	*Date*
Marchandise	Denrée, marchandise	Webster	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Rubrique du manifeste des marchandises	La rubrique du manifeste des marchandises indique la façon dont les marchandises sont décrites et recensées dans le carnet TIR conformément aux points B.10 a), d), et e) des « Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR ». En particulier, ces règles stipulent que les marchandises doivent être clairement séparées, pour chaque élément de l'ensemble de véhicules et pour chaque conteneur, par bureau de douane de départ et par bureau de douane de destination prévus.	Groupe d'experts	Groupe d'experts 26 et 27 mai 2005
Chaîne de garantie (système international de garantie)	Système couvrant les responsabilités des associations nationales agréées pour agir en tant que garantes de carnets TIR délivrés par leurs soins, ainsi que les responsabilités qu'elles encourent en rapport avec les opérations réalisées sous couvert des carnets TIR délivrés par les associations étrangères affiliées à la même organisation internationale, que celle à laquelle elles sont elles-mêmes affiliées.	Groupe d'experts de Varsovie	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Association garante	Une association agréée par les autorités douanières d'une Partie contractante pour se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR.	Art. 1 q)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Marchandises pondéreuses ou volumineuses	Tout produit pondéreux ou volumineux qui, en raison de son poids, de ses dimensions ou de sa nature, n'est en général transporté ni dans un véhicule routier clos ni dans un conteneur clos.	Art. 1 p)	Groupe d'experts 26 et 27 octobre 2004
Taxes et droits d'importation ou d'exportation	Droits de douane et tous autres droits, taxes, redevances et impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'exportation, ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus.	Art. 1 f)	Groupe d'experts 26 et 27 octobre 2004
Organisation internationale	Organisation internationale, autorisée par le Comité de gestion de la Convention TIR, conformément à l'annexe 8, article 10 b), à se charger de l'organisation et du fonctionnement d'un système international de garantie, à condition qu'elle accepte cette responsabilité, conformément à l'article 6, paragraphe 2 *bis*.	Art. 6.2 *bis* Annexe 8, art. 10 b)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004

Terme	*Définition*	*Source*	*Date*
Association émettrice	Association autorisée par les autorités douanières d'une Partie contractante à émettre des carnets TIR.	Secrétariat	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Compartiment de chargement	Compartiment destiné à contenir des marchandises.	Secrétariat	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Association nationale	Association autorisée par les autorités douanières d'une Partie contractante à délivrer des carnets TIR et à se porter garante vis-à-vis des personnes qui utilisent le régime TIR.	Secrétariat	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Personne	Personne physique ou personne morale.	Art. 1 n)	Groupe d'experts 26 et 27 octobre 2004
Véhicule routier	Non seulement tout véhicule routier à moteur, mais aussi toute remorque ou semi-remorque conçue pour y être attelée.	Art. 1 g)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Unité de chargement scellée	Toute partie d'un conteneur ou d'un compartiment de chargement se prêtant au scellement dans les conditions stipulées par la Convention TIR.	Secrétariat	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Début d'une opération TIR	Le fait que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ont été présentés, aux fins de contrôle, au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage), avec le chargement et le carnet TIR y relatifs, et que le carnet TIR a été accepté par le bureau de douane.	Art. 1 c)	Groupe d'experts 26 et 27 octobre 2004
Fin d'une opération TIR	Le fait que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ont été présentés, aux fins de contrôle, au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage), avec le chargement et le carnet TIR y relatifs.	Art. 1 d)	Groupe d'experts 26 et 27 octobre 2004
Titulaire de carnet TIR	Personne à qui un carnet TIR a été délivré conformément aux dispositions pertinentes de la Convention TIR et au nom de laquelle une déclaration douanière a été faite sous forme d'un carnet TIR indiquant la volonté de placer des marchandises sous le régime TIR au bureau de douane de départ. Le titulaire est responsable de la présentation du véhicule routier, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur, avec le chargement et le carnet TIR y relatifs, au bureau de douane de départ, au bureau de douane de passage et au bureau de douane de destination, et du strict respect des autres dispositions pertinentes de la Convention.	Art. 1 o)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004

Terme	*Définition*	*Source*	*Date*
Opération TIR	Partie d'un transport TIR qui est effectuée dans une Partie contractante, d'un bureau de départ ou d'entrée (de passage) à un bureau de douane de destination (de passage).	Art. 1 b)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Transport TIR	Transport de marchandises d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination, sous le régime, dit régime TIR, établi par la présente Convention.	Art. 1 a)	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004
Transporteur	Personne assurant effectivement le transport de marchandises ou assurant la responsabilité de la conduite des moyens de transport au nom du titulaire du carnet TIR.	Groupe d'experts de Varsovie	Groupe d'experts 28 et 29 juin 2004

Annexe III

Éléments de données actuels du carnet TIR

On trouvera dans la présente annexe les résultats de l'enquête menée sur les éléments de données actuels du carnet TIR, qui avait été entreprise par le secrétariat parmi les participants du Groupe d'experts, dans le courant de l'année 2002. Dans l'enquête, il était demandé aux participants de donner des renseignements sur chacun des éléments de données contenus dans le carnet TIR sur support papier.

La présente annexe contient les éléments de données amendés, tels qu'ils ont été présentés au Groupe d'experts, à sa deuxième session, à Prague. Pour les interpréter correctement, il faut d'abord poser les principes suivants :

a) Toute personne qui communique un renseignement est censé aussi le lire ;

b) Toute personne qui communique un renseignement est censé aussi le valider, et le même renseignement peut aussi être validé par une autre personne ;

c) La mise à jour de renseignements suppose une modification des données consécutive à une action ou un événement ; toute donnée mise à jour doit être validée[9] (ExG/COMP/2002/10, par. 14 et annexe 4).

[9] Au cours de la session, la question de la distinction entre « correction » et « mise à jour » a été soulevée. En effet, tant que le carnet était rempli à la main cette distinction n'avait pas lieu d'être mais, avec l'avènement de l'électronique, elle prend tout son sens car ces deux actions ne se produisent pas forcément au même moment et pas toujours selon les mêmes modalités. En tout cas, en ce qui concerne les données de la présente annexe, les mises à jour n'englobent PAS les corrections.

Informations générales				
N° **1**	UNTDED n°	Rubrique **Nom de l'organisation internationale**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x**	**x** 3	**x** 3	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 3			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 50	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale	**x**		**x**	**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **3**	UNTDED n°	Rubrique **Nom de l'association**		
Description et remarques Nom de l'association qui a délivré le carnet TIR				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 2			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 6, annexe 9

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale	**x**			
Association émettrice	**x**		**x**	**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.

[1] Agissant au nom du titulaire.

[2] Au nom du titulaire.

[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **6**	UNTDED n° 3340	Rubrique **Nom du titulaire**
Description et remarques Nom du titulaire du carnet TIR		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 3	**x** 4	**x** 4	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 4			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice	**x**		**x**	**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**		**x**	**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **7**	UNTDED n° 3340	Rubrique **Adresse du titulaire**
Description et remarques Adresse du titulaire du carnet TIR		

Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 3	**x** 4	**x** 4	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 4			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice	**x**		**x**	**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**		**x**	**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **8**	UNTDED n° 3340	Rubrique **Pays du titulaire**
Description et remarques Pays du titulaire du carnet TIR		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 3	**x** 4	**x** 4	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 4			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 60	Codage ISO 3
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice	**x**		**x**	**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**		**x**	**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **9**	UNTDED n°	Rubrique **Numéro d'identité du titulaire**		
Description et remarques Numéro d'identité des titulaires de carnets TIR qui ont été autorisés à les utiliser				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 3	**x** 4	**x** 4	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 4			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 16	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Recommandation 20 octobre 2000

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice	**x**		**x**	**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**		**x**	**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales					
N° **10**	UNTDED n°	Rubrique **Numéro de référence du carnet TIR**			
Description et remarques Code alphanumérique à 10 chiffres					
Carnet sur support papier					
		Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x**	**x**	**x**	**x**
		Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x**	**x**	**x**	

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 10	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale	**x**		**x**	**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **11**	UNTDED n°	Rubrique **Validité**
Description et remarques Date limite jusqu'à laquelle un carnet TIR peut être légalement accepté par les autorités douanières		

Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 1			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

Propriétés		
Type des données Date	Format des données*	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 9,1

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice	**x**		**x**	**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales					
N° **12**	UNTDED n°	Rubrique **Pays de départ**			
Description et remarques Pays (au maximum 3) où les marchandises sont chargées					
Carnet sur support papier					
		Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 6	**x** 5	**x** 5	
		Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x** 5			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 60	Codage
Conditions Le nombre de pays de départ et de destination ne doit pas dépasser 4		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 18

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **13**	UNTDED n° 3216	Rubrique **Pays de destination**
Description et remarques Pays (au maximum 3) où les marchandises sont déchargées		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 7	**x** 6	**x** 6	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 6			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 60	Codage
Conditions Le nombre de pays de départ et de destination ne doit pas dépasser 4		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 18

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)			**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)			**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **14**	UNTDED n° 8162	Rubrique **Numéro d'immatriculation du véhicule**
Description et remarques Numéro d'immatriculation du véhicule		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 8	**x** 7	**x** 7	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 7			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 20	Codage
Conditions * En cas de transport par conteneurs		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales					
N° **15**	UNTDED n°	Rubrique **Numéro du certificat d'agrément**			
Description et remarques Numéro du certificat d'agrément du véhicule					
Carnet sur support papier					
		Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 9			
		Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:					

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 50	Codage
Conditions Obligatoire s'il ne s'agit pas de marchandises pondéreuses ou volumineuses ou en cas de transport en conteneurs		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 14

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **16**	UNTDED n°	Rubrique **Date du certificat d'agrément**
Description et remarques Date du certificat d'agrément du véhicule		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 9			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x**		

Propriétés		
Type des données Date	Format des données*	Codage
Conditions Obligatoire s'il ne s'agit pas de marchandises pondéreuses ou volumineuses ou en cas de transport en conteneurs		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 14

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **17**	UNTDED n° 1492	Rubrique **Numéro d'identification du conteneur**
Description et remarques		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 10			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 50	Codage Code BIC
Conditions * Obligatoire si le transport est fait en conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **18**	UNTDED n°	Rubrique **Observations diverses**
Description et remarques		

Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x** 11			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice	**x**	**x**	**x**	**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **19**	UNTDED n°	Rubrique **Bureau de douane de destination**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 12	**x** 12	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 12			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)			**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)			**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **20**	UNTDED n°	Rubrique **Bureau de douane de départ**		
Description et remarques Trois bureaux au maximum				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 2	**x** 2	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 2			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 18

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)		**x**	**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **21**	UNTDED n°	Rubrique **Documents joints au manifeste**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 8	**x** 8	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 8			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage UNDOCS
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)		**x**	**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				x
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **22**	UNTDED n°	Rubrique **Lieu où l'agrément a été accordé au titulaire**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 14	**x** 14	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 14			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**		**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**		**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**		**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**		**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **23**	UNTDED n°	Rubrique **Date à laquelle l'agrément a été accordé au titulaire**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 14	**x** 14	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 14			

Propriétés		
Type des données Date	Format des données*	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**		**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**		**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**		**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**		**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **25**	UNTDED n°	Rubrique **Scellements ou marques d'identification apposés**
Description et remarques		

Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 16	**x** 16	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x**	**x** 3	**x** 4	

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 20	Codage
Conditions * Pas obligatoire dans le cas de marchandises pondéreuses ou volumineuses		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19, 24, 34 et 35

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**	**x**	**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)	**x**	**x**		**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)	**x**	**x**		**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**		**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**	**x**		**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **29**	UNTDED n° 2280	Rubrique **Date de départ**
Description et remarques Tampon de la date de départ apposé par le bureau de douane		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 23		**x** 23
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x** 6		

Propriétés		
Type des données Date	Format des données*	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 8,4 et 9,2

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales					
N° **30**	UNTDED n°	Rubrique **Marchandises pondéreuses ou volumineuses**			
Description et remarques Mention des marchandises pondéreuses ou volumineuses sur la couverture et tous les volets					
Carnet sur support papier					
		Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x**	**x**	**x**	
		Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x**			

Propriétés		
Type des données Booléen	Format des données* 1	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 29 à 35

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice	**x**			**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**			**x**
– Transitaire[1]	**x**			**x**
– Chauffeur[2]	**x**			**x**
– Expéditeur[1]	**x**			**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **31**	UNTDED n°	Rubrique **Tabac et alcool**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	**x**	**x**	**x**	**x**
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x**	**x**	**x**	

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 1	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale	**x**		**x**	**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **32**	UNTDED n°	Rubrique **Pour usage officiel**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x**	**x**	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ	**x**			**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**			**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)	**x**			**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)	**x**			**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**			**x**
Bureau de douane de destination final	**x**			**x**
– Destinataire[3]	**x**			**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **33**	UNTDED n°	Rubrique **Vérification des scellements (à l'entrée)**		
Description et remarques Vérifier que les scellements et les marques d'identification sont intacts à l'entrée ou au départ				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 19		**x** 19
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x** 4	**x** 2	

Propriétés		
Type des données Booléen	Format des données* 1	Codage
Conditions * Facultatif s'il s'agit de marchandises pondéreuses ou volumineuses		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 22

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ	**x**			**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**			**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)	**x**			**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)	**x**			**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet	**x**			**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**			**x**
Bureau de douane de destination final	**x**			**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **34**	UNTDED n°	Rubrique **Durée maximum du transit**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 20		**x** 20
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

Propriétés		
Type des données Nombre entier	Format des données* 4	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 20

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ	**x**			**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**			**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)	**x**			**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**		**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**			**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **35**	UNTDED n°	Rubrique **Nom du bureau de douane de départ/d'entrée**
Description et remarques Enregistré/accepté par le bureau de douane de départ/d'entrée		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 21		**x** 21
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x** 1		

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **36**	UNTDED n°	Rubrique **Numéro d'enregistrement au départ/à l'entrée**		
Description et remarques Enregistré par le bureau de douane sous le numéro …				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 21		**x** 21
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x** 2		

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 20	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **37**	UNTDED n°	Rubrique **Divers**		
Description et remarques Itinéraire indiqué, bureau de douane où le chargement doit être présenté, etc.				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 22		**x** 22
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x** 5		

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 20

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
Nº **40**	UNTDED nº 3086	Rubrique **Nom du bureau de douane de sortie/de destination**
Description et remarques Certificat de fin d'opération TIR (sortie/destination)		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet nº 1	Volet nº 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case nº:				**x** 24
	Volet NFCU	Souche nº 1	Souche nº 2	
Apparaît dans la case nº:			**x** 1	

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 10

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ				
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)	**x**		**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de destination final	**x**		**x**	**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **41**	UNTDED n°	Rubrique **Vérification des scellements (sortie/destination)**
Description et remarques Les scellements et les marques d'identification doivent être intacts à la sortie ou à destination		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:				**x** 25
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			**x** 2	

Propriétés		
Type des données Booléen	Format des données* 1	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ				
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)	**x**		**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de destination final	**x**		**x**	**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **42**	UNTDED n°	Rubrique **Nombre de colis**
Description et remarques Nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR a été certifiée		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:				**x** 26
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			**x** 3	

Propriétés		
Type des données Nombre entier	Format des données* 5	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ				
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)	**x**		**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de destination final	**x**		**x**	**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **43**	UNTDED n°	Rubrique **Réserves**
Description et remarques Indication de l'existence de réserves		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:				**x** 27
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			**x** 5	

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ				
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)	**x**		**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de destination final	**x**		**x**	**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **45**	UNTDED n°	Rubrique **Date de sortie/de destination**
Description et remarques Timbre de la date apposé par le bureau de douane (de sortie/de destination)		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:				**x** 28
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			**x** 6	

Propriétés		
Type des données Date	Format des données*	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				
Premier bureau de douane de départ				
Bureau de douane de départ intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)	**x**		**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				
Bureau de douane de destination intermédiaire	**x**		**x**	**x**
Bureau de douane de destination final	**x**		**x**	**x**
– Destinataire[3]				
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **46**	UNTDED n°	Rubrique **Compartiment(s) de charge ou conteneur(s)**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 9	**x** 9	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 9			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 20	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)		**x**	**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet			**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **47**	UNTDED n°	Rubrique **Marques figurant sur les colis et nombre de colis**
Description et remarques		

Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 9	**x** 9	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 9			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 20	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)		**x**	**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **48**	UNTDED n°	Rubrique **Nombre de colis ou d'articles**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 10	**x** 10	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 10			

Propriétés		
Type des données Nombre entier	Format des données* 5	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)		**x**	**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **49**	UNTDED n°	Rubrique **Type de colis ou d'articles**
Description et remarques		

Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 10	**x** 10	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 10			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 50	Codage HS
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)		**x**	**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **50**	UNTDED n°	Rubrique **Description des marchandises**		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 10	**x** 10	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 10			

Propriétés		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage HS
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)		**x**	**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales		
N° **51**	UNTDED n° 6292	Rubrique **Poids brut**
Description et remarques Poids brut en kg (pour certaines marchandises, on se sert d'une autre unité, par exemple le m^3)		
Carnet sur support papier		

	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x** 11	**x** 11	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	**x** 11			

Propriétés		
Type des données Nombres réels	Format des données* 10/3	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1) Art. 20

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire	**x**	**x**	**x**	**x**
– Transitaire[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Chauffeur[2]	**x**	**x**	**x**	**x**
– Expéditeur[1]	**x**	**x**	**x**	**x**
Premier bureau de douane de départ			**x**	**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire			**x**	**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)		**x**	**x**	**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire		**x**	**x**	**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Informations générales				
N° **52**	UNTDED n°	Rubrique **Nombre de pages**		
Description et remarques Nombre de pages du carnet TIR				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		**x**	**x**	**x**
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		**x**	**x**	

Propriétés		
Type des données Nombres entiers	Format des données* 2	Codage
Conditions		

Convention
Références (autres que l'annexe 1)

Autorisations				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale	**x**		**x**	**x**
Association émettrice				**x**
Association garante				**x**
Titulaire				**x**
– Transitaire[1]				**x**
– Chauffeur[2]				**x**
– Expéditeur[1]				**x**
Premier bureau de douane de départ				**x**
Bureau de douane de départ intermédiaire				**x**
Bureau de douane d'entrée (de passage)				**x**
Bureau de douane de sortie (de passage)				**x**
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				**x**
Bureau de douane de destination intermédiaire				**x**
Bureau de douane de destination final				**x**
– Destinataire[3]				**x**
Bureau central des douanes				**x**

* Lettres pour le texte, chiffres pour les nombres entiers et chiffres avant et/ou après la virgule pour les nombres réels.
[1] Agissant au nom du titulaire.
[2] Au nom du titulaire.
[3] Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

Annexe IV

A. UML

1. Glossaire des symboles UML

Diagramme des paquets	
Paquet	Package
Dépendance	

Diagramme de cas d'utilisation	
Système	System
Cas d'utilisation	UseCase
Acteur	Actor
Communication	
Utilisations	«uses»
Commentaire	Comment

Diagramme d'activité	
Couloir	Swimline1 Swimline2
État de l'action	ActionState
État	State
État initial	
État final	
Flux de commande	
Flux d'objet	
Transition (fourche)	
Transition (jointure)	
Décision	[Condition 2] [Condition 1]

Diagramme de classe	
Classe	Class -attribute : char = test +operation(in arglist) : char
Objet	Object : Class
Association	
Classe d'association	AssociationClass
Association N-aire	
Généralisation	
Composition	1
Agrégation	1
Rôles de l'association	Class A — Class B role A role B
Fonction de l'association et sens de lecture	Class A — Association function ▸ — Class B

Multiplicités (cardinalités)	
Une seule	1 — Class
Aucune ou plusieurs (nombre quelconque)	* — Class
Facultatif	0..1 — Class

Symboles généraux	
Interface	Interface
Contraintes	{Constraint}
Commentaire	Comment

2. Élaboration d'un diagramme de classe − Exemple de l'opération TIR

En s'appuyant sur les conditions énoncées à l'annexe I, nous allons établir la partie du diagramme de classe correspondant à l'opération TIR.

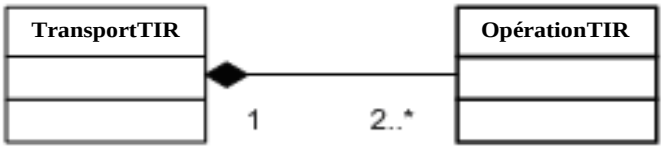
Traçons tout d'abord le symbole correspondant à la classe :

OpérationTIR

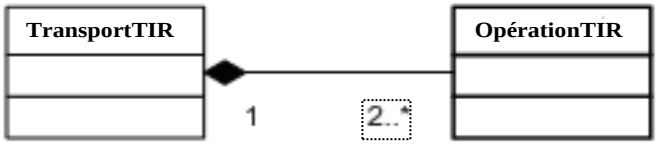
Dans la liste des conditions, deux conditions seulement concernent l'opération TIR :

Condition 10 : Un transport TIR se compose d'opérations TIR. Le nombre d'opérations TIR réalisées dans le cadre d'un transport TIR est actuellement limité à 10 avec l'actuel système sur support papier et doit être d'au moins 2 (ces limites doivent être modifiables ; il est donc plus judicieux de remplacer « 2 » par « 2 ou plusieurs »). Une opération TIR fait partie d'un seul et même transport TIR.

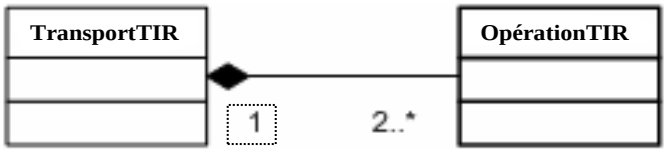
Condition 13 : L'opération TIR commence dans un seul et même bureau de douane et se termine dans un seul et même bureau de douane. Un bureau de do[illegible]iné peut commencer et terminer un nombre quelconque d'opérations TIR. La condition 10 stipule tout d'abord qu'*un transport TIR se compose d'opérations TIR*. Le langage UML utilise une ligne terminée par un losange noir pour indiquer la composition d'un élément ( ) :



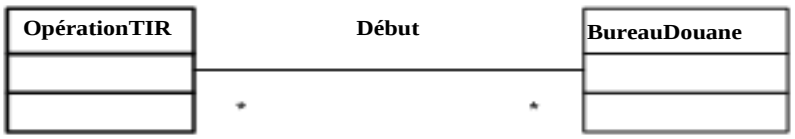
Il est également précisé que le nombre d'opérations TIR réalisées dans le cadre d'un transport TIR est actuellement limité à 10 avec l'actuel système sur support papier et doit être d'au moins 2 (ces limites doivent être modifiables ; il est donc plus judicieux de remplacer « 2 » par « 2 ou plusieurs »). Cette précision est traduite en langage UML en indiquant, du côté opération TIR de la ligne, la mention « 2..* » (multiplicité). La multiplicité désigne le nombre d'objets participant à la relation :



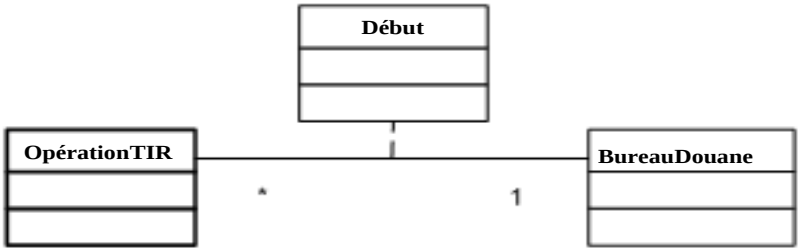
Enfin, la condition 10 indique qu'*une opération TIR fait partie d'un seul et même transport TIR*. Cette précision se traduit en inscrivant un « 1 » du côté transport TIR de la relation :



La condition 13 contient des informations concernant deux relations entre les classes *OpérationTIR* et *BureauDouane*. Nous identifierons dans un premier temps les deux relations appelées associations. La condition 13 stipule que *l'opération commence au … bureau de douane…* Le mot *Début* est donc la première association entre les classes *OpérationTIR et BureauDouane* :

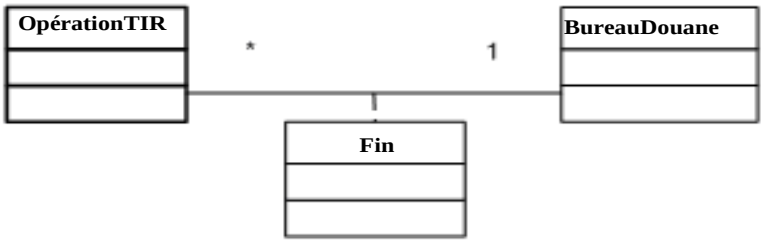


Lorsque l'association proprement dite contient des informations, le langage UML utilise un symbole différent appelé « classe d'association ». Tel est le cas de l'association *Début*, qui contient des informations telles que la date de début de l'opération TIR :

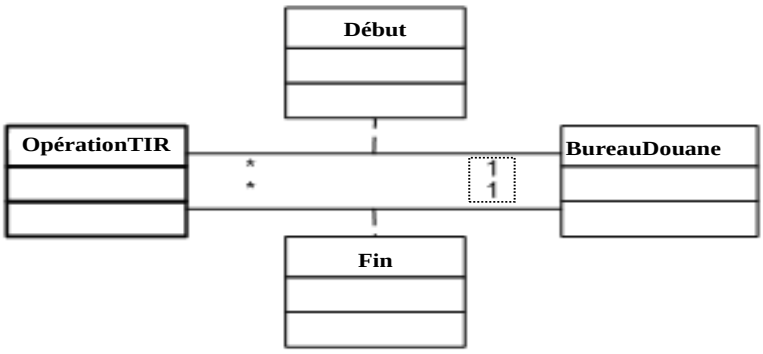


La deuxième association, intitulée *Fin*, est définie dans l'énoncé de la condition 13. *L'opération TIR commence … et se termine au … bureau de douane*. Conformément à la

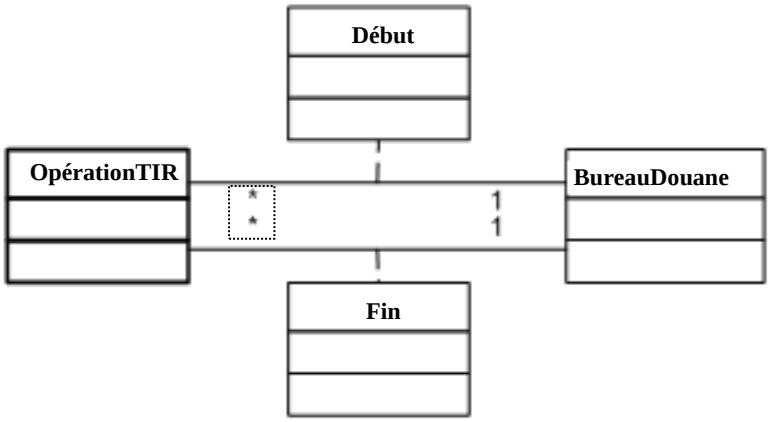
logique de l'association précédente, cette association peut être décrite comme une classe d'association :



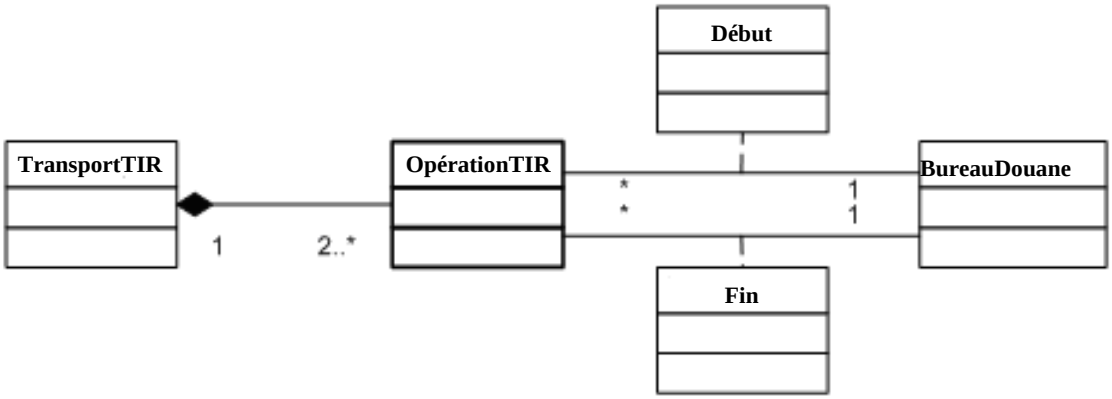
Ces deux associations présentent des multiplicités identiques. Les mots *un seul et même* indiquent qu'une opération TIR doit commencer au niveau d'un bureau de douane et ne peut commencer dans plusieurs bureaux. En langage UML, le chiffre 1 est placé du côté *BureauDouane* de l'association, comme suit :



De plus, *un bureau de douane peut commencer et terminer un nombre quelconque d'opérations TIR*. Cette condition s'exprime en langage UML par la mention du symbole « * » (qui signifie un nombre quelconque pouvant être égale à zéro) du côté *OpérationTIR* de l'association.



Enfin, pour se représenter globalement l'ensemble des opérations impliquant la classe *OpérationTIR* on peut établir le diagramme partiel suivant du diagramme de classe de haut niveau :



Lorsqu'on examine le diagramme de haut niveau complet, il ne faut pas perdre de vue le fait que, bien qu'un seul et même diagramme représente l'ensemble des relations, cela n'a aucune incidence sur le sens de lecture de chacune d'elles.

Annexe V

A. Glossaire UMM/UML

Terme	*Définition*	*Source*
Abstraction	Caractéristique essentielle d'une entité qui la distingue de tous les autres types d'entités. Une abstraction définit une limite par rapport au point de vue de l'observateur.	*Unified Modelling User Guide*
Acteur *(actor)*	Personne ou objet, extérieur au système ou à l'activité, qui interagit avec le système ou l'activité.	*Rational Unified Process*
Agrégation *(aggregation)*	Forme spéciale d'association qui spécifie une relation ensemble-partie entre l'agrégat (l'ensemble) et une composante (la partie).	*Unified Modelling User Guide*
Analyse *(analysis)*	Aspect du processus de conception de logiciel ayant essentiellement pour objet de formuler un modèle du *domaine* en cause. L'analyse s'intéresse à ce qu'il faut faire et la conception à la façon de le faire (voir *conception*).	*Rational Unified Process*
Analyse de cas d'utilisation *(use-case analysis)*	Partie du processus de développement logiciel faisant appel à la méthodologie des cas d'utilisation et ayant essentiellement pour objet de formuler un modèle du *domaine* de problème. L'analyse s'intéresse à ce qu'il faut faire et la conception à la façon de le faire.	
API	Interface de protocole d'application.	
Approche orientée objet *(object oriented approach)*	La définition de classes d'objets métiers peut faciliter et influer sur les perspectives de simplification de l'EDI et de ses normes. Un objet métier est une représentation exacte d'un concept matériel (tangible) ayant pour origine un usage professionnel réel.	

Terme	*Définition*	*Source*
Architecture *(architecture)*	Structure hiérarchique d'un système. Il est possible de décomposer de façon récurrente une architecture en différentes parties en interaction par des interfaces en relation qui mettent en rapport ces différentes parties et en contrainte d'assemblage des parties. Les parties en interaction par l'intermédiaire d'interfaces comprennent *les classes, les composantes* et *les sous-systèmes.*	*Rational Unified Process*
Archivage *(repository)*	Enregistrement électronique d'informations structurées (par exemple messages EDIFACT, messages X12, messages XML).	
Artefact *(artefact)*	1) Élément d'information 1) produit, modifié ou utilisé par un processus, 2) domaine de responsabilité et 3) objet éventuel d'une gestion des modifications. Un artefact peut être un *modèle*, un *élément de modèle* ou un *document.* Un document peut contenir d'autres documents.	*Rational Unified Process*
Association	Relation structurelle qui décrit un ensemble de liens, un lien désignant une connexion entre objets ; relation sémantique entre plusieurs classificateurs qui met en jeu les connexions entre leurs instances.	*Unified Modelling User Guide*
Association N-aire *(N-ary association)*	Association de trois classes ou davantage.	*Unified Modelling User Guide*
Association binaire *(binary association)*	Association entre deux classes.	*Unified Modelling User Guide*
Attributs *(attributes)*	Un attribut défini par une *classe* représente une propriété désignée de la classe ou de ses objets. Un attribut a un *type* qui définit le type de ses instances.	*Rational Unified Process*
Booléen *(Boolean)*	Énumération dont les valeurs sont vrai et faux.	*Unified Modelling User Guide*
BPAWG	Groupe de travail de l'analyse des processus professionnels du CEFACT-ONU. Chargé d'analyser et d'élaborer une représentation précise des principaux éléments des transactions internationales ; s'emploie à éliminer les contraintes.	*CEFACT-ONU*
Cardinalité *(cardinality)*	Nombre d'éléments d'un ensemble.	*Unified Modelling User Guide*
Cas d'utilisation *(use case)*	Spécification d'une séquence d'actions, notamment de variantes exécutables par un système (ou une autre entité), en interaction avec ses *acteurs.* Voir : *instances de cas d'utilisation*. Une classe de cas d'utilisation contient tous les principaux flux envisageables d'événements liés à l'obtention d'un résultat recherché observable. Du point de vue technique, un cas d'utilisation correspond à une classe dont les instances sont des *scénarios.*	*Rational Unified Process*
Champ d'application *(scope)*	Domaine dans lequel il est possible de se situer ; possibilité d'action, etc.	*COD*
Classe *(class)*	Description d'un ensemble d'objets dont *les attributs, les opérations, les méthodes, les relations* et la sémantique sont les mêmes. Une classe peut utiliser un ensemble d'interfaces pour spécifier les collections d'opérations sur son environnement : voir *interface.*	*Rational Unified Process*
Classe abstraite *(abstract class)*	Classe dont l'instanciation directe n'est pas possible.	*Unified Modelling User Guide*

Terme	*Définition*	*Source*
Classe d'entité commerciale *(business entity class)*	Groupe d'éléments structurés de la même façon : au service des missions fondamentales de l'entreprise, définis sur une base juridique ou commerciale, susceptibles de participer à des échanges avec des partenaires, qui seront implémentés en tant qu'objet (technologie objet) à la suite d'un processus de modélisation. Par exemple les commandes forment une classe d'entité commerciale.	*UMM*
Classes d'analyse *(analysis classes)*	Abstraction d'un *rôle* joué par un élément de conception de l'intérieur du système généralement dans le contexte de *réalisation de cas d'utilisation*. Les classes d'analyse peuvent fournir une abstraction pour plusieurs rôles représentant le comportement courant de ces rôles. Les classes d'analyse prennent généralement la forme d'un ou plusieurs éléments de conception (par exemple classes de conception et/ou capsules ou sous-systèmes de conception).	*Rational Unified Process*
Classes d'entité *(entity classes)*	*Classe* utilisée pour modéliser les informations enregistrées par le système et le comportement associé. Classe générique réutilisée dans de nombreux cas d'utilisation, souvent dotée de caractéristiques rémanentes. Une classe d'entité définit un ensemble d'objets entités qui participent à plusieurs cas d'utilisation et leur survivent généralement.	*Rational Unified Process*
Classe de contrôle *(control classes)*	Classe utilisée pour modéliser un comportement particulier à un ou plusieurs cas d'utilisation.	*Rational Unified Process*
Commerce *(business)*	Série de processus dont chacun a un objet clairement défini, impliquant plusieurs organisations, réalisés grâce à un échange d'informations visant à certains objectifs convenus d'un commun accord et se déroulant sur une certaine période de temps.	*(Modèle de référence EDI-ouvert ISO/CEI 14662)* *(mémorandum d'accord)*
Commerce électronique *(electronic business)*	Terme générique englobant les exigences en matière de définition et d'échange des informations, à l'intérieur des entreprises et entre elles, comme avec les clients.	*(mémorandum d'accord)*
Commerce en ligne *(electronic commerce)*	Le commerce en ligne consiste à utiliser les moyens électroniques pour faire des affaires. Cela consiste notamment à partager des informations commerciales normalisées structurées ou non, par des moyens électroniques quelconques (par exemple, courrier ou messagerie électronique, Web, panneaux d'affichage électronique, cartes à puces, virements électroniques, échanges de données électroniques, et techniques de saisie automatique de données) entre fournisseurs, clients, organismes publics et autres partenaires pour réaliser des transactions touchant à différents domaines (affaires, administration, et consommation).	*CEFACT-ONU SIMAC*
Composant *(component)*	Partie matérielle et interchangeable d'un système qui conditionne une implémentation et s'y conforme, tout en assurant la réalisation d'une série d'interfaces. Un composant constitue un élément matériel d'implémentation d'un système, notamment d'un code de logiciel (source, binaire ou exécutable) ou des éléments équivalents, par exemple des macro-instructions, ou des fichiers de commande.	*Rational Unified Process*
Composition	Forme d'agrégation dotée d'une forte contenance et d'une durée de vie simultanée des parties par le tout ; des parties dotées d'une multiplicité non fixée peuvent être créées à la suite de l'objet composé proprement dit, puis subsistent et disparaissent avec ce dernier ; ces parties peuvent également être retirées explicitement avant la fin d'un objet composite.	*Unified Modelling User Guide*

Terme	*Définition*	*Source*
Concepteur de logiciel *(software developer)*	Personne chargée d'élaborer un logiciel conformément aux normes et aux procédures adoptées pour un projet. Cela peut comporter l'exécution d'activités menées dans le cadre de l'un quelconque des flux de travaux *exigences, analyses et conception, implémentation et test.*	*Rational Unified Process*
Conception *(design)*	*Partie* du processus de développement logiciel ayant essentiellement pour objet de décider du mode d'implémentation du système. Au cours de la conception, les choix stratégiques et tactiques adoptés visent à se conformer aux *exigences* fonctionnelles et de qualité d'un système. Voir *analyse*.	*Rational Unified Process*
Construction	Troisième phase de la durée de vie d'un développement logiciel, pendant laquelle le logiciel passe d'une architecture de base exécutable à un stade où il est prêt à être transmis à la communauté des utilisateurs.	*Unified Modelling User Guide*
Contrainte *(constraint)*	Condition ou restriction sémantique. Certaines contraintes sont prédéfinies dans le langage UML, d'autres peuvent être définies par l'utilisateur. Les contraintes constituent l'un des trois mécanismes d'extension en langage UML : voir *valeur marquée, stéréotype*.	*Rational Unified Process*
Couloir *(swimlane)*	Partition d'un diagramme d'interaction permettant de classer les responsabilités des différentes actions.	*Unified Modelling User Guide*
Définition de type de document *(Document Type Definition)*	Voir DTD.	
Délégation *(delegation)*	Capacité d'un objet à émettre un message vers un autre objet en réponse à un message.	*Unified Modelling User Guide*
Dépendance (relation de) *(dependency)*	Relation sémantique entre deux objets suivant laquelle une modification de l'un deux (l'objet indépendant) peut affecter la sémantique de l'autre objet (objet dépendant).	*Unified Modelling User Guide*
Diagramme *(diagram)*	Description graphique de la totalité ou d'une partie d'un *modèle*.	*Rational Unified Process*
Diagramme d'activité *(activity diagram)*	Indique le comportement et la structure de commande. Peut indiquer de nombreux objets associés à de nombreuses utilisations, de nombreux objets associés à un seul cas d'utilisation, ou encore une implémentation de méthode ; facilite les comportements parallèles.	*UML Distilled*
Diagramme d'ensemble *(package diagram)*	Représente des groupes de classes et de relations de dépendance mutuelle.	*UML Distilled*
Diagramme d'état *(state diagram)*	Décrit le comportement d'un objet particulier en présence de nombreux cas d'utilisation.	*UML Distilled*
Diagramme d'état (machine à états) *(statechart (state machine) diagram)*	Diagramme décrivant une machine à états. Voir *machine à états*.	*Rational Unified Process*
Diagramme d'interaction *(interaction diagram)*	Diagramme indiquant une interaction, constitué d'un ensemble d'objets et de leurs relations, notamment des messages qu'ils peuvent s'adresser. Les diagrammes d'interaction donnent une vue dynamique d'un système ; terme générique applicable à plusieurs types de diagrammes qui font ressortir les interactions entre objets, notamment les diagrammes de collaboration, les diagrammes de séquence et les diagrammes d'activité.	*Unified Modelling User Guide*

Terme	*Définition*	*Source*
Diagramme d'objet *(object diagram)*	Diagramme représentant des *objets* et leurs relations à un moment donné. On peut considérer un diagramme d'objet comme un cas particulier d'un diagramme de classe ou d'un diagramme de collaboration. Voir : *diagramme de classe, diagramme de collaboration.*	*Rational Unified Process*
Diagramme de cas d'utilisation *(use-case diagram)*	Diagramme indiquant les relations entre *acteurs* et *cas d'utilisation* à l'intérieur d'un même système.	*Rational Unified Process*
Diagramme de classe *(class diagram)*	Indique la structure statique des concepts, des types et des classes. Les concepts indiquent la façon dont les utilisateurs conçoivent la réalité (le monde) ; les types indiquent les interfaces des composants logiciels ; les classes indiquent l'implémentation des composants logiciels (*UML Distilled*). Diagramme indiquant une collection *d'éléments de modèle* déclaratifs (statiques), par exemple *les classes*, *les types*, et leur contenu, ainsi que les *relations* (Rational Unified Process).	*UML Distilled/ Rational Unified Process*
Diagramme de collaboration *(collaboration diagram)*	1) Un diagramme de collaboration décrit un schéma d'interaction entre objets ; il indique les objets qui participent à l'interaction par leurs liens mutuels et *les messages* qu'ils échangent. Contrairement à un diagramme de séquence, un diagramme de collaboration indique les relations entre les instances. Les diagrammes de séquence et les diagrammes de collaboration illustrent des informations similaires, mais de manière différente. Voir *diagramme de séquence.*	*Rational Unified Process*
Diagramme de composant *(component diagram)*	Diagramme indiquant les groupements et les relations de dépendance entre *composants*.	*Rational Unified Process*
Diagramme de déploiement *(deployment diagram)*	Diagramme indiquant la configuration des nœuds de traitement d'exécution, ainsi que des *composants*, des *processus* et des *objets* qui en dépendent. Les composants représentent des manifestations d'exécution des unités de code. Voir : *diagramme de composant*.	*Rational Unified Process*
Diagramme de séquence *(sequence diagram)*	Diagramme indiquant les interactions entre objets présentées dans l'ordre chronologique. En particulier, ce type de diagramme indique les objets participant à l'interaction, ainsi que la séquence de messages échangés. Contrairement à un diagramme de collaboration, un diagramme de séquence présente des séquences chronologiques, mais n'indique pas de relations entre objets. Un diagramme de séquence peut être établi sous forme générique (description de tous les *scénarios* possible) et sous forme instancielle (description d'un scénario réel). Les diagrammes de séquence et les diagrammes de collaboration présentent des informations similaires, mais de façon différente. Voir : *diagramme de collaboration*.	*Rational Unified Process*
Domaine *(domain)*	Champ de connaissance ou d'activité caractérisé par une famille de systèmes voisins. Champ de connaissances ou d'activité caractérisé par une terminologie et un ensemble de concepts compris des praticiens de cette spécialité.	*Rational Unified Process*
DTD	Définition de type de document.	

Terme	*Définition*	*Source*
Échange de données électronique (EDI) *(Electronic Data Interchange (EDI))*	Échange automatisé de toutes sortes de données prédéfinies et structurées utilisées à des fins commerciales, entre les systèmes d'information de plusieurs entreprises.	*(Modèle de référence EDI-ouvert ISO/CEI 14662)* *(mémorandum d'accord)*
EDIFACT-ONU *(UN/EDIFACT)*	Échange de données électronique pour les besoins de l'administration, du commerce et des transports des Nations Unies : « protocole d'application utilisateur, pour utilisation dans le cadre des systèmes d'application usagers pour assurer des échanges de données, compatible avec le modèle OSI ».	*(Directives d'implémentation de la syntaxe CEFACT-ONU, UNTDID 1990).* *(mémorandum d'accord)*
EDI-ouvert *(open-EDI)*	Échange de données électroniques entre plusieurs organisations autonomes afin de réaliser un objectif commercial commun explicite, conformément aux normes EDI-ouvert (c'est-à-dire à la norme de Modèle de référence EDI-ouvert − ISO/CEI 14662).	*(mémorandum d'accord)*
EDI-simple *(Simpl-EDI)*	Sous-ensembles des messages EDIFACT-ONU conçus spécifiquement pour les PME. L'EDI-simple (*simple electronic business*) définit les processus les plus simples et les données essentielles requises permettant d'échanger le minimum de données pour réaliser une transaction commerciale par des moyens électroniques.	*CEFACT-ONU SIMAC*
Élément de vue *(view elements)*	Un élément de perspective est une projection textuelle et/ou graphique d'une collection d'*éléments de modèles*.	*Rational Unified Process*
Enregistrement *(registry)*	Lieu où les registres sont conservés.	
Ensemble *(package)*	Mécanisme général d'organisation d'éléments en groupe. Les ensembles peuvent être nichés dans d'autres ensembles.	*Rational Unified Process*
Entité commerciale *(business entity)*	Entité consultée, inspectée, manipulée, produite etc., dans le cadre de l'activité.	*UMM*
Énumération *(enumerations)*	Liste de valeurs désignées constituant le domaine de variation d'*attributs* particuliers. Par exemple, RGBColor = {rouge, vert, bleu}. Les valeurs de type booléen constituent une énumération prédéfinie, caractérisée par l'ensemble de valeurs {faux, vrai}.	*Rational Unified Process*
État *(states)*	Condition ou situation au cours de la vie d'un objet, à l'occasion de laquelle il répond à un critère particulier, exécute une certaine activité ou attend un événement. Voir également : état [OMA].	*Rational Unified Process*
EWG	Voir définition ci-dessous « Groupe de travail EDIFACT ».	
Exigence *(requirement)*	Caractéristique, propriété ou comportement souhaités d'un système.	*Unified Modelling User Guide*
Expert du domaine d'activité *(business expert)*	Personne bien informée au sujet du domaine d'activité à modéliser.	*UMM*
Flux de travaux *(work flow)*	Séquence d'activités selon la méthodologie de modélisation uniformisée Rational.	

Terme	*Définition*	*Source*
Gabarit *(templates)*	Structure prédéfinie d'un *artefact*. Synonyme : *élément paramétré*.	*Rational Unified Process*
Généralisation *(generalization)*	Relation taxonomique entre un élément plus général et un élément spécifique. L'élément plus spécifique est parfaitement compatible avec l'élément plus général et contient des informations supplémentaires. Il est possible d'utiliser une instance de l'élément plus spécifique lorsque l'utilisation plus générale est autorisée. Voir : *héritage*.	*Rational Unified Process*
Groupe de travail EDIFACT *(EDIFACT working group)*	Groupe ayant pour objet d'élaborer et de mettre à jour les normes UN/EDIFACT, pour faciliter l'harmonisation des implémentations et l'utilisation d'une terminologie multilingue.	
Héritage *(inheritance)*	Mécanisme selon lequel des éléments plus spécifiques incorporent la structure et le comportement d'éléments plus généraux liés par le comportement. Voir *généralisation*.	*Rational Unified Process*
Implémentation *(implementation)*	Réalisation concrète du contrat déclaré par une interface ; définition du mode de construction ou de calcul d'un objet.	
Instance *(instance)*	Entité individuelle conforme à la description d'une *classe* ou d'un *type*.	*Rational Unified Process*
Instance de cas d'utilisation *(use-case instance)*	Séquence d'actions exécutées par un système et à l'origine d'un résultat observable intéressant pour un acteur particulier.	*Rational Unified Process*
Interface *(interface)*	Collection *d'opérations* permettant de spécifier un service d'une *classe* ou d'un *composant*. Ensemble désigné d'opérations qui caractérisent le comportement d'un élément.	*Rational Unified Process*
Interface de composant *(component interface)*	Ensemble désigné d'opérations qui caractérisent le comportement d'un composant.	*OMG*
ISO	Organisation internationale de normalisation.	
Langage de balisage extensible *(eXtensible Markup Language)*	Voir XML.	
Langage de modélisation uniformisé *(Unified Modelling Language)*	Ensemble de diagrammes qui indique des exigences concernant un processus professionnel.	
Machine à états *(state machine)*	Une machine à états spécifie le comportement d'un *élément modèle*, en définissant sa réponse à des événements et à la durée de vie de l'objet. Comportement qui spécifie les séquences d'*états* suivies par un objet ou une interaction tout au long de sa durée de vie en réponse à des événements, ainsi que ses réponses et ses actions.	*Rational Unified Process*

Terme	*Définition*	*Source*
Message EDI *(EDI message)*	Description formelle, agréée et mise à jour du mode d'organisation des données requises pour assurer une fonction commerciale spécifique, de façon à permettre le transfert et le traitement de ces données par des moyens électroniques.	*(mémorandum d'accord)*
Messages	Spécification de l'acheminement de l'information d'une instance à une autre, dans l'attente de la réalisation d'une activité. Un message peut spécifier l'émission d'un signal ou l'appel d'une opération.	*Rational Unified Process*
Messages EDIFACT *(EDIFACT message)*	Formats de messages électroniques fondés sur l'ensemble de normes UN/EDIFACT élaborées et mises à jour par le Groupe de travail UN/EDIFACT, contenus dans les répertoires UN/TDID (répertoires pour l'échange de données commerciales).	*CEFACT-ONU*
Métaclasse *(metaclass)*	Classe dont les instances sont des classes. Les métaclasses servent généralement à construire des *métamodèles*.	
Métamodèle *(metamodel)*	Modèle qui définit le langage permettant d'exprimer un *modèle*.	*Rational Unified Process*
Métaobjects *(metaobjects)*	Terme générique couvrant toutes les métaentités d'une langue de métamodélisation. Par exemple, métatypes, métaclasses, métaattributs et métaassociations.	*Rational Unified Process*
Méthode *(method)*	1) Moyen normal et systématique d'accomplir quelque chose : plan ou procédure détaillé, logiquement structuré, permettant d'accomplir une tâche ou d'atteindre un objectif. 2) UML1.1 : Implémentation d'une opération, algorithme ou procédure qui accomplit les résultats d'une opération. Implémentation d'une opération. Il spécifie la procédure ou l'algorithme associé à une opération.	*Rational Unified Process*
Méthodologie *(methodology)*	Étude des méthodes. Ensemble de méthodes utilisées dans un secteur d'activité particulier.	*COD*
Modèle *(model)*	Abstraction sémantiquement fermée d'un système. Selon le processus uniformisé, description complète d'un système d'un point de vue particulier (« complète » signifie qu'aucune information supplémentaire n'est nécessaire pour comprendre le système de ce point de vue) ; ensemble d'éléments de modèle. Deux modèles ne peuvent se superposer. Représentation abstraite sémantiquement fermée d'un système sujet. Voir : *système*. Note : dans le contexte de la spécification MOF, qui décrit un *méta-métamodèle*, le méta-métamodèle est souvent appelé simplement le modèle à des fins de concision.	*Rational Unified Process*
Modèle de cas d'utilisation *(use-case model)*	Modèle décrivant les *exigences* fonctionnelles d'un système en termes de *cas d'utilisation*.	
Modélisation du domaine d'activité *(business domain model)*	Première étape du processus uniformisé CEFACT-ONU.	*UMM*

Terme	*Définition*	*Source*
Nommage *(naming)*	Attribution d'une chaîne permettant d'identifier un *élément de modèle*.	*Rational Unified Process*
Note	Éléments de modèle constitués d'un symbole chiffré décrivant un élément d'un diagramme.	*Boîte à outils UML*
Objets *(objects)*	Entité dotée d'une limite et d'une identité bien définies, qui encapsulent *l'état* et le *comportement*. L'état est représenté par des *attributs* et des *relations*, le comportement par des *opérations, des méthodes et des machines à états.* Un objet est une instance d'une classe. Voir : *classe, instance*.	*Rational Unified Process*
OCL	Langage formel pour l'expression de contraintes : langage formel utilisé pour exprimer les contraintes sans effet de bord.	*Unified Modelling User Guide*
OO-EDI	EDI orienté objet.	
Opération *(operation)*	Service susceptible d'être demandé depuis un objet, afin de produire un certain comportement. Une opération a une *signature* qui peut restreindre les paramètres réellement utilisables.	*Rational Unified Process*
Outils de modélisation *(modelling tools)*	Tout dispositif ou outil utilisé pour réaliser une modélisation manuellement ou de façon automatique.	*COD*
Paramètre *(parameter)*	Spécification d'une variable susceptible d'être modifiée, transmise ou renvoyée.	*Unified Modelling User Guide*
Partie prenante *(stakeholder)*	Personne concernée de façon significative par l'impact du système.	*Rational Unified Process*
Phase d'élaboration *(eleboration phase)*	Deuxième *phase* du processus de définition de la *vision* produit et de son *architecture*.	*Rational Unified Process*
Phase de création *(inception phase)*	Première *phase* du processus uniformisé au cours de laquelle l'idée de base, la demande de proposition, concernant la génération précédente parvient au stade du financement (au moins interne), pour commencer la phase *d'élaboration*.	*Rational Unified Process*
Phase de transition *(transition phase)*	Quatrième *phase* du processus par lequel le logiciel est transmis à la communauté des utilisateurs ; relation entre deux états indiquant qu'un objet se trouvant dans le premier état accomplira certaines actions et passera dans le deuxième état si un événement spécifié se produit et si certains critères sont vérifiés.	*Unified Modelling User Guide*
Phase *(phases)*	Période comprise entre deux étapes importantes d'un projet au cours de laquelle un ensemble bien défini d'objectifs sont atteints, des artefacts sont achevés et des décisions sont prises quant au passage éventuel à la phase suivante.	*Rational Unified Process*
Processus commercial *(business process)*	Moyens permettant d'accomplir une ou plusieurs activités dans le cadre de l'exploitation des pratiques commerciales.	*UMM*
Projet *(project)*	Plan, schéma. Entreprise planifiée.	*COD*
	Travail à long terme réalisé par un étudiant et à présenter en vue de son évaluation.	

Terme	*Définition*	*Source*
Protocole	Spécification d'un ensemble compatible de messages utilisés pour communiquer entre des *capsules*. Le protocole définit un ensemble de types de messages entrants et sortants (par exemple opérations, signaux) et à titre facultatif, un ensemble de diagrammes de séquence qui définit l'ordre dans lequel les messages doivent être classés et une machine à états qui spécifie le comportement abstrait requis des participants dans le cadre d'un protocole.	*Rational Unified Process*
Protocoles de messagerie *(messaging protocols)*	Voir messages et protocole.	
Prototype	Version qui ne doit pas nécessairement faire l'objet d'une procédure de *gestion des modifications* et de *contrôle de configuration.*	*Rational Unified Process*
Réalisation de cas d'utilisation *(use-case realization)*	Une réalisation de cas d'utilisation décrit le *mode de réalisation* d'un cas d'utilisation particulier, à l'intérieur d'un *modèle de conception*, en termes d'objets en collaboration.	*Rational Unified Process*
Registre *(register)*	Liste officielle dont les éléments sont enregistrés pour pouvoir s'y référer. Liste de données élémentaires dont la signification − c'est-à-dire la sémantique − est définie.	
Règle commerciale *(business rule)*	Règles, réglementations et pratiques concernant une activité commerciale.	*UMM*
Règles de syntaxe *(syntax rules)*	Règles régissant la structure d'un échange et ses groupes fonctionnels, ses messages, ses segments et ses éléments de données.	*(ISO 9735)*
Relation *(relationship)*	Lien sémantique entre des éléments de modèle. Exemples de relations : *associations* et *généralisations.*	*Rational Unified Process*
Résultats *(deliverables)*	Produit d'un processus doté d'une valeur, matérielle ou autre, pour un *client* ou une autre *partie prenante.*	*Rational Unified Process*
Réutilisation *(re-use)*	Utilisation poursuivie ou répétée d'un *artefact*.	*Rational Unified Process*
Scénario *(scenario)*	Spécification formelle d'une classe d'activités ayant le même objectif.	*(ISO 19735 partie I)*
Schéma *(schema)*	Dans le contexte de la fonction objet métadonnée (MOF), un schéma est analogue à un *ensemble*, c'est-à-dire un contenant d'*éléments de modèle*. Un schéma correspond à un ensemble MOF. Par comparaison : *métamodèle*, ensemble correspondant à un ensemble MOF.	*Rational Unified Process*
Schéma, modèle *(patterns)*	Éléments utiles à des fins d'analyse, de conception et de codage. Exemple intéressant à mettre à profit ; point de départ d'une conception.	*UML Distilled*
Schéma de conception *(design patterns)*	Solution spécifique à un problème particulier en matière de conception logicielle. Les schémas de conception désignent et regroupent des solutions qui ont été mises au point et ont évolué progressivement, exprimées sous une forme succincte et facile à mettre en œuvre.	*Rational Unified Process*
Sémantique *(semantics)*	Relatif à la signification linguistique ; relatif aux connotations des mots.	*COD*
Signature	Nom et paramètres d'une caractéristique comportementale. Une signature contient éventuellement un paramètre optionnel renvoyé.	*Rational Unified Process*

Terme	*Définition*	*Source*
Signature d'opération *(operation signature)*	Voir opération et signature.	
Solution logicielle *(software solution)*	Résolution proprement dite ou moyens de résoudre un problème ou une difficulté à l'aide d'un logiciel.	*COD*
Sous-domaine *(sub-domain)*	Secteur de connaissance ou activité de niveau inférieur caractérisé par une famille de systèmes connexes contenue dans un domaine.	
Spécification *(specification)*	Déclaration descriptive concernant une identité ou une réalisation. Voir également : *implémentation*.	*Rational Unified Process*
Stéréotype *(stereotype)*	Nouveau type d'élément de modélisation qui étend la sémantique du métamodèle. Les stéréotypes peuvent être fondés sur certains types existants ou classes existantes du métamodèle. Les stéréotypes peuvent étendre la sémantique, mais non la structure de type et de classe qui préexiste. Certains stéréotypes sont définis en langage UML, d'autres peuvent être définis par l'utilisateur. Les stéréotypes correspondent à l'un des trois mécanismes d'extension en langage UML. Voir : contrainte, valeur marquée.	*OMG*
Système *(system)*	Instance, configuration exécutable d'une application logicielle ou famille d'applications logicielles ; exécution réalisée sur une plate-forme matérielle. En tant que classe, application logicielle particulière ou famille d'applications logicielles qui peut être configurée et installée sur une plate-forme logicielle. Au sens général, instance de système arbitrairement choisie. 1. Collection d'unités reliées entre elles et organisées de façon à réaliser un objectif particulier. Un système peut être décrit au moyen d'un ou plusieurs modèles, éventuellement de différents points de vue. Synonymes : système matériel. 2. Sous-système de niveau supérieur.	*Rational Unified Process*
Test	*Flux de travaux de processus de base* du processus de génie logiciel ayant pour objet d'intégrer et de tester le système.	*Rational Unified Process*
TMWG	Groupe des techniques et des méthodologies CEFACT-ONU. Chargé d'étudier, d'identifier les techniques et les méthodologies utilisables par le CEFACT et par ses groupes de travail, afin de faciliter l'exécution du processus de production et d'intégration de ses produits.	
Traçabilité ***(****traceability)*	Capacité de relier un élément de projet à d'autres éléments de projet connexes, en particulier les éléments en rapport avec les *exigences.*	*Rational Unified Process*
Type	Description d'un ensemble d'entités dont certaines caractéristiques, relations, attributs et sémantique sont communes. On utilise un stéréotype de classe pour spécifier un domaine d'instance (objets), ainsi que les opérations applicables aux objets. Un type ne peut contenir aucune méthode. Voir : *classe, instance.* Voir également : *interface*.	*Rational Unified Process*
Type de données *(datatype)*	Descripteur d'un ensemble de valeurs non dotées d'une identité et dont les opérations n'ont pas d'effets secondaires. Parmi les types de données figurent les types primitifs prédéfinis et les types définissables par l'utilisateur. Parmi les types prédéfinis figurent les nombres, les chaînes et le temps. Les types de données définissables par l'utilisateur comprennent les énumérations.	*Rational Unified Process*

Terme	*Définition*	*Source*
UML	Voir langage de modélisation uniformisé.	
Vue *(view)*	Description simplifiée (abstraite) d'un modèle, dans une optique donnée ou d'un point de vue particulier, qui ignore les entités sans rapport avec ce point de vue. Voir également *perspective architecturale.*	*Rational Unified Process*
Vue de cas d'utilisation *(use-case view)*	*Perspective architecturale* qui décrit le mode d'exécution des cas d'utilisation dans le cadre du système, en portant essentiellement sur les composants importants d'un point de vue architectural (objets, tâches, nœuds). Suivant le processus uniformisé, il s'agit d'une vue du *modèle de cas d'utilisation.*	*Rational Unified Process*
Vue de conception *(design view)*	Vision de l'architecture d'un système englobant les classes, les interfaces et les collaborations qui définissent le vocabulaire propre au problème et à sa solution ; une vue de conception traite des exigences fonctionnelles d'un système.	*Unified Modelling User Guide*
Vue de processus *(process view)*	Vue de l'architecture d'un système englobant les unités de travail (ou éléments d'opération) et les processus qui constituent les mécanismes de coïncidence et de synchronisation du système ; une vue de processus analyse la performance, la modularité et les résultats du système.	*Unified Modelling User Guide*
Vue fonctionnelle des services (FSV) *(Functional Service View (FSV))*	Étude des transactions commerciales limitée à l'interopérabilité des technologies de l'information propre aux systèmes informatiques nécessaire à la prise en charge des transactions EDI-ouvert.	*(mémorandum d'accord)*
Vue opérationnelle des affaires (BOV)*(Business Operational View (BOV))*	Représentation des transactions commerciale limitée aux aspects concernant les décisions prises dans ce domaine et les engagements conclus entre entreprises, nécessaires à la description d'une transaction commerciale.	*(Modèle de référence EDI-ouvert ISO/CEI 14662)*
XML (Langage de balisage extensible) *(eXtensible Markup Language)*	Le langage XML est conçu pour faciliter les échanges d'informations (de données) entre différentes applications et sources de données sur le Web. Le langage XML est un sous-ensemble simplifié du langage standard généralisé de balisage (SGML). Le langage XML permet de construire des données structurées (arborescences) fondées sur des relations de composition. On utilise des schémas XML pour définir des modèles de données.	*CEFACT-ONU SIMAC*

Annexe VI Analyse coûts-avantages du système eTIR : résumé, limites et recommandations

VI.1 Généralités

À sa quarante-huitième session, afin de donner suite aux demandes du Comité des transports intérieurs, du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1 ou « Groupe d'experts »), la Commission de contrôle TIR (TIRExB) a chargé le secrétariat de mener une analyse coûts-avantages du projet eTIR (TIRExB/REP/2011/48final, par. 10). Par conséquent, compte tenu des fonds dont dispose le budget « consultants » de la Commission de contrôle ainsi que de l'ampleur de la tâche à entreprendre, le secrétariat TIR a demandé aux services compétents de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) de lancer un appel d'offres. Conformément aux principes, règles et procédures applicables aux achats, l'ONUG s'est adressé à cinq sociétés. Deux d'entre elles

ont soumis des offres, qui ont été évaluées. Le contrat a été conclu avec le soumissionnaire dont l'offre correspondait le plus aux exigences du dossier et qui avait été considérée comme étant la plus avantageuse pour les Nations Unies.

À sa vingtième session, le Groupe d'experts s'est félicité de l'analyse coûts-avantages présentée dans les documents informels GE.1 nº 6a) à 6e) (2012). Il a approuvé d'une manière générale la méthode utilisée par les consultants tout en faisant part de ses premières observations au sujet des diverses hypothèses retenues. Il a estimé notamment que les deux scénarios décrits (introduction progressive de carnets eTIR ou remplacement en une seule fois du système papier par un système électronique, le scénario dit du « big-bang ») étaient trop optimistes et a demandé que le scénario du « big-bang », irréalisable, soit remplacé par un autre plus prudent (c'est-à-dire plus réaliste). En réponse aux suggestions selon lesquelles les scénarios devraient reposer sur des prévisions complexes de l'évolution à long terme des flux de transport entre les Parties contractantes, le secrétariat a rappelé que l'analyse coûts-avantages avait été confiée aux consultants sur la base d'un mandat bien défini et dotée d'un budget limité et que, par conséquent, on ne pouvait s'attendre à ce qu'ils effectuent une simulation aussi complexe, en plus de la mission qui leur a été confiée jusqu'à présent. En conclusion de son premier débat sur la question, le Groupe d'experts a demandé à disposer de davantage de temps pour faire part au secrétariat de ses observations par écrit, et a proposé que les points de contact aient eux aussi la possibilité de présenter leurs contributions. Suite à cette demande, le secrétariat a envoyé aux points de contact un courrier électronique sollicitant leurs observations sur le projet d'analyse coûts-avantages.

Sur la base de toutes les observations reçues, les consultants ont élaboré une version actualisée de l'analyse coûts-avantages, qui a été présentée comme document informel nº 12 lors de la vingt et unième session du Groupe d'experts. Le Groupe d'experts a noté que nonobstant les erreurs de calculs manifestes et le manque de cohérence du texte, l'analyse coûts-avantages était finalisée. Il a approuvé la méthode utilisée par les consultants mais a estimé que certains coûts, comme ceux liés à la formation, et les avantages indirects n'avaient pas été pris en compte dans les calculs. Il a accepté la proposition du secrétariat visant à rédiger une version révisée incorporant toutes les corrections demandées, pour diffusion aux points de contact eTIR. En outre, il a prié le secrétariat d'élaborer un nouveau document contenant un résumé de l'analyse coûts-avantages réalisée par les consultants, en vue de son examen à sa vingt-deuxième session, accompagné d'une évaluation par le secrétariat des limites de l'analyse liées à l'absence de certains coûts et avantages, ainsi que des recommandations.

À sa vingt-deuxième session, le Groupe d'experts a accueilli avec satisfaction le document informel GE.1 nº 2 (2013), l'a examiné et a légèrement modifié le libellé des recommandations. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a émis des réserves quant à l'analyse finale, l'évaluation qui en a été faite par le secrétariat TIR et les recommandations du Groupe d'experts (voir ECE/TRANS/WP.30/2013/10, par. 16). Après avoir répondu aux réserves de l'IRU (voir le document ECE/TRANS/WP.30/2013/10, par. 17), le Groupe d'experts a demandé au secrétariat d'ajouter une version révisée de ce document en tant qu'annexe au Modèle de référence eTIR et de le soumettre au WP.30 pour examen.

VI.2 Résumé de l'analyse coûts-avantages

VI.2.1 Avertissement

L'analyse coûts-avantages qui figure dans le document informel GE.1 nº 12 Rev.1 (2012), reflète l'opinion des consultants et non celle du secrétariat de la CEE. La contribution du secrétariat de la CEE s'est limitée à veiller à la bonne application de la méthode définie pour l'analyse et à en élaborer un résumé.

VI.2.2 Objectif et méthode

Le principal objectif de l'analyse coûts-avantages du eTIR est de comparer les coûts et les avantages de la mise en œuvre d'un système eTIR fondé sur diverses hypothèses ; pour cela, on examine différentes solutions techniques et on envisage différents scénarios sur une

période de douze ans, soit deux ans pour la mise au point et le déploiement d'une plate-forme d'échange centralisée (le « système international eTIR »), suivis de dix années d'utilisation croissante. Conformément à la méthode classique de l'analyse coûts-avantages, les coûts et les avantages sont actualisés afin de pouvoir établir des comparaisons à leur valeur actuelle. Dans ce cas, un taux d'actualisation de 5 % est appliqué. Les retours sur investissement et les valeurs actuelles nettes sont utilisés pour comparer les différentes solutions techniques.

Les hypothèses s'inspirent des diverses sources, par exemple le Modèle de référence eTIR et les connaissances des consultants dans le domaine des projets relatifs aux technologies de l'information et des communications (TIC), notamment des projets de mise au point de logiciels.

VI.2.3 Solutions techniques

L'analyse coûts-avantages propose six solutions techniques pour mettre en œuvre un système international eTIR centralisé.

- Sur place : un nouveau centre de données sera créé pour héberger le système international eTIR. Cette solution suppose l'acquisition et l'entretien d'un centre de données entièrement nouveau (locaux, réseau, matériel et logiciel) ;
- ONUG : le système international eTIR fonctionnera sur des machines installées au centre de données de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) qui en assurera la maintenance ;
- CIC : le système international eTIR fonctionnera sur des machines installées au centre de données du Centre international de calcul des Nations Unies (CIC) qui en assurera la maintenance ;
- IaaS (Infrastructure as a Service), infrastructure en tant que service : le système international eTIR fonctionnera sur une infrastructure en nuage partagée[10] ;
- PaaS (Platform as a Service), plate-forme en tant que service : le système international eTIR fonctionnera sur une plate-forme en nuage partagée :
- SaaS (Software as a Service), logiciel en tant que service : le système international eTIR sera fourni en tant que service par un fournisseur d'informatique en nuage ;

D'après l'évaluation technique, présentée en annexe à l'analyse coûts-avantages, le PaaS constitue la meilleure solution, suivi par l'ONUG et le CIC.

VI.2.4 Scénarios

L'analyse coûts-avantages envisage deux scénarios sur une période de douze ans. On part du postulat qu'à la fin de la période, l'ensemble des 57 Parties contractantes à la Convention TIR auront mis à niveau leur système informatique douanier de manière à assurer sa connectivité avec le système international eTIR, selon le calendrier suivant.

Tableau VI.1
Nombre de Parties contractantes mettant à jour leur système informatique par an

Année	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
Nombre de Parties contractantes		3	3	3	5	10	10	5	5	5	4	4

La différence entre les deux scénarios réside dans le nombre de transports TIR qui seraient traités de manière totalement informatisée chaque année, c'est-à-dire en faisant pleinement usage du système international eTIR. Dans le premier scénario, le nombre de transports TIR informatisés rejoindrait progressivement le nombre de carnets TIR utilisés

[10] Le terme « en nuage » renvoie à l'informatique en nuage, c'est-à-dire à l'utilisation (partagée) de ressources informatiques (matériel et logiciel) fournies par des sociétés spécialisées en tant que services sur Internet.

chaque année (environ 3 millions). Dans le deuxième, la moitié seulement des transports serait informatisée à la fin de la douzième année. Le tableau ci-après indique le nombre de transports TIR informatisés par an pour chacun des scénarios.

Tableau VI.2
Nombre de transports TIR totalement informatisés
(En milliers)

Année	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
Scénario 1			100	700	800	1 200	1 300	2 000	2 500	2 600	2 800	3 000
Scénario 2			50	300	400	500	600	1 000	1 200	1 300	1 400	1 500

VI.2.5 Coûts

Les catégories de coûts suivantes sont prises en considération :

- Coûts de mise au point ;
- Coûts de démarrage ;
- Coûts de fonctionnement et d'hébergement ;
- Coûts de l'assistance informatique ;
- Coûts d'adaptation des applications nationales.

Pour chacune de ses catégories, un montant minimal et un montant maximal de dépenses ont été estimés.

VI.2.5.1 Coûts de mise au point

Les coûts de mise au point des trois composants du système international eTIR ont fait l'objet d'estimations distinctes :

a) Le noyau (qui garantit l'échange électronique des messages eTIR) ;

b) L'interface utilisateur en ligne, qui permettrait d'effectuer la sauvegarde du noyau ; et

c) La console de gestion.

L'insertion de chacun de ces composants au sein d'un système a été estimée par l'analyse des points de fonction et ajustée en fonction d'une estimation de la complexité du traitement. Sur cette base et en utilisant la méthode, COCOMO II (Constructive Cost Model) Modèle constructif d'établissement des coûts, les coûts de mise au point ont été estimés et un calendrier a été arrêté. Les coûts de mise au point de l'ensemble du système international eTIR varient de 924 800 à 1 127 000 dollars des États-Unis.

VI.2.5.2 Coûts de démarrage

La mise en place du système international eTIR entraînera des coûts différents, selon les solutions techniques qui auront été retenues. On trouvera au tableau 3 le montant minimal et le montant maximal des coûts de démarrage estimés pour chaque solution. Ceux-ci comprennent, entre autres, l'achat d'équipement, de matériel informatique et de logiciels ainsi que les activités de formation et de recrutement.

Tableau VI.3
Coûts de démarrage
(En dollars des États-Unis)

	Montant minimal	*Montant maximal*
Nouveau centre	1 255 000	1 450 000
ONUG	681 500	792 500
CIC	632 000	743 000
IaaS	632 000	743 000

	Montant minimal	*Montant maximal*
PaaS	142 000	183 000
SaaS	10 000	15 000

VI.2.5.3 Coût de fonctionnement et d'hébergement

Le fonctionnement et la maintenance du système international eTIR entraînera des dépenses annuelles, dont la plus grande partie dépendra du nombre de transports TIR qui seront traités par le système. Leur montant sera lui aussi très variable, en fonction des solutions techniques retenues. Le tableau 4 donne une estimation des montants annuels minimal et maximal des coûts variables pour chaque solution, dans l'hypothèse où le système traiterait 3 millions de transports TIR. Les coûts variables comprennent, selon la solution adoptée, les coûts d'essai, de sauvegarde, de personnel, de formation, d'audit, d'assurance et de gestion ainsi que les sommes versées aux opérateurs d'informatique en nuage.

Tableau VI.4
Coûts annuels d'exploitation et d'utilisation de l'informatique en nuage
(En dollars des États-Unis)

	Montant minimal	*Montant maximal*
Nouveau centre	340 419	526 059
ONUG	194 739	243 259
CIC	167 719	257 059
IaaS	113 402	153 126
PaaS	159 116	180 816
SaaS	1 500 000	3 000 000

Un coût unitaire de fonctionnement et de l'utilisation de l'informatique en nuage par transport TIR a été calculé en divisant les coûts ci-dessus par 3 millions. Sur cette base, une estimation a été faite des coûts variables annuels pour chaque scénario.

VI.2.5.4 Coûts de l'assistance informatique

Le Modèle de référence eTIR ne requiert qu'un service d'assistance minimal, dont la fonction principale est d'aider les pays à connecter leur système informatique au système international eTIR. Ce service serait assuré par deux informaticiens travaillant quarante heures par semaine. Les coûts initiaux de la création de ce service s'établiraient entre 24 500 et 44 000 dollars des États-Unis. L'estimation des frais de fonctionnement et de personnel se situe dans une fourchette allant de 126 180 à 216 600 dollars des États-Unis par an.

VI.2.5.5 Coûts d'adaptation des applications nationales

On part de l'hypothèse que les pays ont déjà élaboré des systèmes informatiques qui traitent les opérations TIR au niveau national ou régional, ou s'apprêtent à le faire. Par conséquent, les seuls coûts qui ont été évalués visent à :

a) S'assurer que toutes les informations exigées par le système international eTIR puissent être saisies et stockées dans le système informatique national ;

b) Intégrer les services Web eTIR aux applications nationales responsables du traitement des opérations TIR ; et

c) Développer les interfaces (services Web) requises par le système international eTIR.

Sur la base d'une estimation de projet de plan de travail, le coût de l'adaptation du système informatique douanier national représenterait de 120 000 à 150 000 dollars des États-Unis par pays.

VI.2.5.6 Autres coûts

Les consultants ont estimé qu'il n'y aurait aucun autre coût, notamment des coûts générés par le secteur du transport et du commerce.

VI.2.6 Avantages

Un système TIR totalement informatisé engendrera chaque année des avantages directs pour les douanes, la chaîne de garantie et les titulaires. Ces divers avantages ont été estimés séparément, avant de procéder au calcul des avantages moyens de l'informatisation par transport TIR.

VI.2.6.1 Pour les douanes

Les avantages directs pour les douanes ont été estimés en comparant le temps nécessaire au traitement d'un carnet TIR sur support papier à celui que demande le traitement de la même information sous forme électronique dans un système totalement informatisé. Compte tenu du fait que certaines administrations douanières reçoivent déjà les informations par voie électronique et que les économies de temps ne se traduisent pas toujours par des économies de personnel, les économies réalisées par les administrations douanières sont estimées à 4 311 428 dollars des États-Unis par an, pour 3 millions de transports TIR informatisés.

VI.2.6.2 Pour la chaîne de garantie

Les coûts de la chaîne de garantie relatifs à l'impression, à la diffusion et à l'archivage de carnets TIR étant estimés à 2 dollars des États-Unis par carnet, une économie potentielle de 6 millions de dollars des États-Unis par an pourrait être réalisée lorsque l'ensemble du système TIR aura cessé d'utiliser le support papier.

VI.2.6.3 Pour les titulaires

Les économies pour les titulaires, dues à la réduction du temps nécessaire à la préparation d'un transport TIR (en raison de la différence entre le temps qu'il faut pour remplir un carnet TIR papier et le temps nécessaire à la saisie électronique des données) ainsi qu'au gain de temps aux frontières, pourraient atteindre 16 437 504 dollars des États-Unis par an.

VI.2.7 Résultats de l'analyse coûts-avantages

Pour introduire dans l'analyse un facteur d'incertitude (inhérent à un projet d'envergure comme celui-ci), un taux de risque de 20 % a été appliqué aux coûts et aux avantages, c'est-à-dire que les coûts ont été augmentés de 20 % et les économies réduites de 20 %. Sur la base des coûts et avantages corrigés en fonction du risque et actualisés, on a calculé les besoins de liquidités annuelles, le retour sur investissement et la valeur actuelle nette pour chaque solution technique et pour les deux scénarios sur une période de douze ans. Les tableaux 5 et 6 montrent les résultats finals de l'analyse coûts-avantages du système eTIR.

Tableau VI.5
Coûts, avantages, retour sur investissement et valeur actuelle nette pour le scénario 1
(En dollars des États-Unis)

	Nouveau centre	*ONUG*	*CIC*	*PaaS*	*IaaS*	*SaaS*
Coûts de mise au point	1 127 000	1 127 000	1 127 000	1 127 000	1 127 000	–
Coûts de démarrage	1 450 000	792 500	743 000	183 000	743 000	15 000
Coûts de fonctionnement et d'hébergement	2 981 001	1 378 468	1 456 668	1 024 624	867 717	17 000 000
Sous-total	**5 558 001**	**3 297 968**	**3 326 668**	**2 334 624**	**2 737 717**	**17 015 000**
Coûts de l'assistance informatique	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000

	Nouveau centre	*ONUG*	*CIC*	*PaaS*	*IaaS*	*SaaS*
Coûts d'adaptation des applications nationales	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000
Coût total	**16 318 001**	**14 057 968**	**14 086 668**	**13 094 624**	**13 497 717**	**27 775 000**
Coût total (y compris facteur de risque de 20 %)	**19 581 601**	**16 869 561**	**16 904 001**	**15 713 549**	**16 197 260**	**33 330 000**
Coûts d'actualisation (y compris facteur de risque)	14 979 069	12 941 676	12 950 077	12 391 640	12 470 894	23 464 073
Avantages pour les douanes (y compris facteur de risque de 20 %)	19 550 000	19 550 000	19 550 000	19 550 000	19 550 000	19 550 000
Avantages totaux (y compris facteur de risque de 20 %)	121 210 000	121 210 000	121 210 000	121 210 000	121 210 000	121 210 000
Avantages pour les douanes actualisés (y compris facteur de risque)	13 255 247	13 255 247	13 255 247	13 255 247	13 255 247	13 255 247
Ensemble des avantages actualisés (y compris facteur de risque)	82 182 532	82 182 532	82 182 532	82 182 532	82 182 532	82 182 532
Retour sur investissement pour les douanes	-12 %	2 %	2 %	7 %	6 %	-44 %
Retour sur investissement total	**449 %**	**535 %**	**535 %**	**563 %**	**559 %**	**250 %**
Valeur actuelle nette	**67 203 464**	**69 240 856**	**69 232 456**	**69 790 892**	**69 711 639**	**58 718 460**

Tableau VI.6

Coûts, avantages, retour sur investissement et valeur actuelle nette pour le scénario 2

(En dollars des États-Unis)

	Nouveau centre	*ONUG*	*CIC*	*PaaS*	*IaaS*	*SaaS*
Coûts de mise au point	1 127 000	1 127 000	1 127 000	1 127 000	1 127 000	–
Coûts de démarrage	1 450 000	792 500	743 000	183 000	743 000	15 000
Coûts de fonctionnement et d'hébergement	2 981 001	668 962	706 912	497 244	421 098	8 250 000
Sous-total	**5 558 001**	**2 588 462**	**2 576 912**	**1 807 244**	**2 291 098**	**8 265 000**
Coûts de l'assistance informatique	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000	1 286 300
Coûts d'adaptation des applications nationales	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000
Coût total	**16 318 001**	**13 348 462**	**13 336 912**	**12 567 244**	**13 051 098**	**18 101 300**
Coût total (y compris facteur de risque de 20 %)	**19 581 601**	**16 018 155**	**16 004 295**	**15 080 693**	**15 661 317**	**21 721 560**
Coûts d'actualisation (y compris facteur de risque)	14 979 069	12 362 151	12 337 675	11 543 030	12 523 940	15 492 843
Avantages pour les douanes (y compris facteur de risque de 20 %)	9 487 500	9 487 500	9 487 500	9 487 500	9 487 500	9 487 500
Avantages totaux (y compris facteur de risque de 20 %)	58 822 500	58 822 500	58 822 500	58 822 500	58 822 500	58 822 500
Avantages pour les douanes actualisés (y compris facteur de risque)	6 406 022	6 406 022	6 406 022	6 406 022	6 406 022	6 406 022
Ensemble des avantages actualisés (y compris facteur de risque)	39 717 335	39 717 335	39 717 335	39 717 335	39 717 335	39 717 335
Retour sur investissement pour les douanes	-57 %	-48 %	-48 %	-45 %	-49 %	-59 %

	Nouveau centre	*ONUG*	*CIC*	*PaaS*	*IaaS*	*SaaS*
Retour sur investissement total	**165 %**	**221 %**	**222 %**	**244 %**	**217 %**	**156 %**
Valeur actuelle nette	**24 738 266**	**27 355 184**	**27 379 660**	**28 174 305**	**27 193 395**	**24 224 492**

Enfin, la rentabilité du projet pour la seule administration des douanes a été évaluée et a montré que les investissements dans le système international eTIR et l'adaptation du système informatique national deviennent rentables dès que 30 000 opérations TIR par an environ sont totalement informatisées.

VI.2.8 Conclusions et recommandations

Sur la base de l'évaluation technique qu'ils ont effectuée et des résultats de l'analyse coûts-avantages, les consultants sont parvenus aux conclusions et ont fait les recommandations suivantes :

- Le système TIR devrait être mis en œuvre dès que possible pour en maximiser les avantages ;
- La meilleure solution technique à cet effet est d'utiliser une plate-forme en tant que service (informatique en nuage), suivie de près par les solutions IaaS, CIC et ONUG ;
- Dans le scénario 2, même si le projet ne fait pas apparaître de retour sur investissement positif pour le seul secteur des douanes, il reste très rentable dans l'ensemble ;
- Le traitement électronique de 30 000 opérations TIR par an suffit à justifier l'investissement dans le système eTIR pour une seule administration des douanes.

VI.3 Évaluation de l'analyse coûts-avantages par le secrétariat

VI.3.1 Champ d'application

VI.3.1.1 Considérations générales

Comme l'a souligné le Groupe d'experts lors de l'analyse des versions précédentes, l'analyse coûts-avantages ne prend malheureusement pas en compte les avantages indirects de l'informatisation du système TIR. Ces derniers peuvent aller de la facilitation du transport (grâce à la possibilité d'obtenir des informations préalables) à une plus grande sécurité du système TIR, qui profite à la fois aux douanes et à la chaîne de garantie.

En outre, contrairement à l'hypothèse avancée par les consultants, l'introduction du système eTIR peut occasionner des coûts aussi bien pour les transporteurs que pour la chaîne de garantie.

VI.3.1.2 Solutions techniques

Les solutions techniques proposées dans l'analyse coûts-avantages permettent d'établir des comparaisons valables entre les diverses possibilités d'hébergement du système international eTIR. Néanmoins, toutes les solutions techniques analysées partent du principe que le système international eTIR est créé de toutes pièces. L'utilisation (et la configuration) de systèmes existants n'a pas été envisagée, ni dans l'évaluation technique ni dans l'analyse coûts-avantages.

VI.3.1.3 Scénarios

Les deux scénarios analysés par les consultants sont un peu trop simples car ils ne tiennent pas compte de l'évolution économique ou politique. Au cours d'une décennie, de nombreux facteurs peuvent modifier sensiblement le nombre annuel de transports TIR. La liste suivante, non exhaustive, contient un aperçu des changements qui peuvent avoir une influence importante sur l'utilisation du système TIR et, partant, sur le système international eTIR :

- La ratification et l'utilisation de la Convention TIR par de nouveaux pays (Chine ou Pakistan par exemple) ;
- L'extension ou la conclusion d'autres accords de transit utilisables à la place du système TIR (adhésion de la Turquie à la Convention relative à un régime de transit commun par exemple) ;
- La création ou l'extension d'unions douanières (par exemple, l'Union douanière entre la Fédération de Russie, le Bélarus et le Kazakhstan) ;
- Des fluctuations des échanges commerciaux qui pourraient influer de manière importante sur les modes de transport routier internationaux ;
- La fluctuation des prix de l'énergie, qui a une incidence directe sur la répartition modale du transport international.

Il faut souligner que la probabilité que surviennent ces changements (ou d'autres) reste très difficile à évaluer, même si elle peut être élevée, ainsi que leurs effets, même s'ils peuvent être de grande ampleur, car une telle évaluation suppose des études spécialisées. Leurs effets combinés sont encore plus difficiles à analyser et il est donc compréhensible que les consultants n'en aient pas tenu compte dans leur analyse. Les deux scénarios proposés permettent néanmoins de comparer deux modèles très différents d'utilisation des systèmes internationaux eTIR et de leur influence sur la rentabilité du projet.

VI.3.2 Hypothèses

Les hypothèses posées par les consultants sont rationnelles et fondées en général sur des documents de référence précis[11]. Cependant, étant donné que certaines des solutions ayant la préférence des experts prévoient que le système international eTIR soit hébergé dans un centre de données international à Genève, le coût du travail, qui est calculé en fonction d'une moyenne pondérée des salaires européens, paraît sous-évalué.

VI.3.3 Aspects méthodologiques

VI.3.3.1 Analyse des points de fonction

L'analyse des points de fonction, utilisée pour l'évaluation des coûts de mise au point des trois composants du système international eTIR, fournit une évaluation réaliste de la complexité de chaque fonction à exécuter par chaque composant et, par conséquent, une estimation objective des travaux de mise au point pour l'ensemble du système.

VI.3.3.2 Coûts

Les consultants ont entrepris une analyse très détaillée des coûts imputables à chaque solution technique. Ils ont énuméré et évalué de manière exhaustive les coûts de mise au point, d'équipement, d'assistance informatique et de maintenance pour un système capable de traiter 3 millions de transports TIR par an. Ils ont calculé des coûts minimum et maximum se fondant sur des hypothèses optimistes et pessimistes, mais par précaution, ils n'ont tenu compte que des coûts maximum auxquels ils ont ajouté un facteur de risque de 20 %.

Cependant, l'hypothèse selon laquelle on peut diviser le total des coûts variables par le nombre de transports TIR pour obtenir un coût unitaire est contestable. Elle peut se justifier pour des solutions d'informatique en nuage mais ne tient pas compte du fait que pour certaines solutions, les coûts variables ne sont pas totalement modulables (coûts de personnel ou d'infrastructure par exemple). En outre, certains coûts peuvent manquer ou être sous-estimés, notamment les coûts de personnel (voir III.2) ou les coûts de formation.

[11] Les fonctionnalités du système eTIR prises en compte par les consultants de l'analyse coûts-avantages sont celles qui sont exposées dans la version 3.0 du Modèle de référence du régime eTIR (ECE/TRANS/WP.30/2011/4). Si les Parties contractantes décident, lorsqu'elles s'apprêtent à mettre en place un cadre juridique habilitant pour le système eTIR, d'introduire des prescriptions nouvelles ou différentes de celles qui sont exposées dans le Modèle de référence eTIR, les résultats de l'analyse coûts-avantages peuvent changer, voire perdre leur pertinence.

VI.3.3.3 Avantages

L'estimation des avantages faite par les consultants se fonde uniquement sur le gain de temps que permettent la communication et le traitement des informations électroniques par rapport au papier et sur la réduction du temps de traitement pour le personnel des douanes et du temps passé par les transporteurs dans les bureaux des douanes. Par précaution, les avantages ont été réduits par application d'un facteur de risque de 20 %. Les consultants ont donc tenu compte indirectement de ce que les avantages d'un système informatisé n'engendraient pas automatiquement une réduction des dépenses de personnel et que certains avantages existent déjà aujourd'hui, par exemple du fait de l'obligation de fournir à l'avance des informations sur les transports TIR entrant dans l'Union européenne.

Étant donné que la communication aux douanes d'informations préalables et l'amélioration de la sécurité sont des objectifs essentiels du projet eTIR, il est regrettable que les consultants n'aient pas même tenté d'estimer les avantages qui en découlent et qui, selon toute probabilité, compenseraient largement les coûts non calculés ou sous-estimés.

VI.3.3.4 Analyse coûts-avantages

Les consultants ont utilisé une méthode classique de l'évaluation des coûts-avantages en appliquant un taux d'actualisation de 5 % à la valeur actuelle des coûts et avantages futurs. L'association du retour sur investissement et de la valeur actuelle nette permet de se faire une idée approximative de la rentabilité et de la valeur réelle du projet, en fonction des différentes solutions techniques, et surtout de comparer de façon pertinente les solutions techniques pour les deux scénarios.

VI.3.4 Conclusions

L'analyse coûts-avantages permet d'obtenir, pour les différentes solutions techniques, une bonne estimation de la rentabilité du projet eTIR ainsi qu'une évaluation du budget nécessaire à sa mise au point et à sa maintenance. Elle montre que la rentabilité du projet pour le seul secteur des douanes dépend en grande partie de l'utilisation future du système mais que le retour sur investissement global reste très positif, même si le système ne devait être utilisé que pour un nombre limité de transports TIR.

En dépit du fait que l'on peut reprocher à certaines des hypothèses retenues de sous-estimer quelques coûts et avantages, la méthode conserve sa pertinence et, par conséquent, l'analyse coûts-avantages prouve que le projet eTIR peut être très bénéfique pour tous les acteurs du régime TIR, notamment pour les transporteurs.

VI.4 Recommandations

Sur la base des résultats de l'analyse coûts-avantages et de sa propre expérience, le Groupe d'experts estime que :

a) Considérant que le projet eTIR semble très rentable pour toutes les parties concernées par le régime TIR, il est recommandé de mettre en œuvre le système eTIR, notamment au niveau national, dès que les dispositions juridiques auront été élaborées et ratifiées, que les spécifications techniques seront achevées et qu'une feuille de route aura été adoptée pour la réalisation du projet ;

b) Considérant l'intérêt du projet pour les titulaires de carnet TIR on pourrait envisager de financer le système international eTIR par des prélèvements sur chaque transport TIR, comme cela se pratique pour la TIRExB ;

c) Considérant la nature confidentielle des données qui seront traitées par le système eTIR international et eu égard aux différences de coûts relativement faibles par rapport à la solution d'informatique en nuage préconisée dans l'analyse coûts-avantages, il est recommandé que le système international eTIR soit hébergé par les centres de données du CIC ou de l'ONUG ;

d) Considérant qu'il existe sur le marché des logiciels d'échange, il est recommandé d'envisager l'utilisation de solutions disponibles dans le commerce, notamment de logiciels libres, pour le développement du système international eTIR.

Annexe VII Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR

Approuvée à Genève le 11 juin 2015

Nous, *représentants des Parties contractantes à la session du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975*, le 11 juin 2015,

Reconnaissant l'importance de la mondialisation économique et le rôle des transports et de la facilitation du passage des frontières, condition *sine qua non* d'une plus grande efficacité du commerce international et d'une meilleure compétitivité,

Ayant à l'esprit la nécessité absolue d'un fonctionnement moderne, efficace et coordonné tant des opérations douanières que des activités de transport aux postes frontière,

Conscients qu'il faut contribuer à faciliter les transports et le passage des frontières en améliorant encore le cadre juridique offert par la Convention TIR,

Prenant note de la décision prise en février 2014 par le Comité des transports intérieurs de la CEE d'engager instamment les Parties contractantes à la Convention TIR à redoubler d'efforts pour mener à bien et lancer l'informatisation du régime TIR,

Nous félicitant des progrès accomplis en vue de la mise au point définitive du modèle de référence électronique TIR (e-TIR),

Ayant à l'esprit la nécessité d'élaborer un cadre juridique approprié qui permettra au régime TIR de fonctionner aussi par voie électronique,

Résolus à continuer de faciliter le commerce et les transports légitimes ainsi qu'à protéger les recettes publiques,

Soulignant l'importance d'un échange systématique d'informations par voie électronique entre les administrations douanières pour améliorer encore la gestion et la maîtrise des risques,

Tenant compte de la nécessité de permettre une mise en place étape par étape d'un régime TIR informatisé,

Convaincus que l'informatisation contribuera non seulement à améliorer le système TIR, mais aussi à l'étendre au-delà de ses frontières actuelles,

Constatant que, à une époque où les administrations ont déjà informatisé toutes leurs procédures douanières ou sont en passe de le faire, la Convention TIR deviendrait encore plus intéressante si elle était informatisée,

1. *Invitons* toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 à appuyer l'informatisation du système TIR par les moyens suivants :

a) En contribuant de manière constructive à l'élaboration d'un cadre juridique permettant la mise en œuvre progressive d'un régime TIR informatisé ;

b) En tenant compte du modèle de référence e-TIR et de l'ensemble des normes internationales pertinentes lorsqu'elles informatisent la gestion des opérations TIR au niveau national ;

c) En œuvrant activement à l'achèvement et à la mise en œuvre du projet e-TIR au moyen d'une approche intégrée tenant compte de tous les aspects techniques,

juridiques, administratifs et financiers, et permettant, ainsi, de concrétiser les avantages d'un régime TIR informatisé ;

d) En fournissant, dans la mesure du possible, un appui aux Parties contractantes désireuses de procéder à l'informatisation, sous la forme d'un échange d'informations et de savoir-faire technique ;

2. *Invitons* les autres États Membres de l'Organisation des Nations Unies à adhérer à la Convention TIR, à la mettre en œuvre et à soutenir ainsi la facilitation du transit douanier, en faisant en sorte que la Convention TIR reste un outil efficace et rationnel de facilitation des transports et du passage des frontières.

Annexe VIII Liste des tableaux

Tableau 0.1	Activités liées aux différentes phases	44
Tableau 0.2	Résultats	45
Tableau 0.3	Examen et état de validation	49
Tableau 1.1	Description du diagramme d'ensemble du régime TIR	56
Tableau 1.2	Description du cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »	62
Tableau 1.3	Description du cas d'utilisation « délivrance et distribution »	65
Tableau 1.4	Description du cas d'utilisation « transport TIR »	69
Tableau 1.5	Description du cas d'utilisation « retour et archivage »	73
Tableau 1.6	Description du cas d'utilisation « procédure d'apurement »	76
Tableau 1.7	Description du cas d'utilisation « début d'opération TIR »	79
Tableau 1.8	Description du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »	84
Tableau 1.9	Description du diagramme de la sous-classe organisation internationale	90
Tableau 1.10	Description du diagramme de la sous-classe association	91
Tableau 1.11	Description du diagramme de la sous-classe véhicules routiers	92
Tableau 1.12	Description du diagramme de la sous-classe unité de chargement scellée	93
Tableau 1.13	Description du diagramme de la sous-classe transport TIR	94
Tableau 1.14	Description du diagramme de la sous-classe opération TIR	95
Tableau 1.15	Description du diagramme de la sous-classe rubrique du manifeste des marchandises	96
Tableau 1.16	Description du diagramme de la sous-classe bureau de douane	97
Tableau 1.17	Description du diagramme de la sous-classe pays	98
Tableau 1.18	Description du diagramme de la sous-classe transporteur	99
Tableau VI.1	Nombre de Parties contractantes mettant à jour leur système informatique par an	170
Tableau VI.2	Nombre de transports TIR totalement informatisés	171
Tableau VI.3	Coûts de démarrage	171
Tableau VI.4	Coûts annuels d'exploitation et d'utilisation de l'informatique en nuage	172
Tableau VI.5	Coûts, avantages, retour sur investissement et valeur actuelle nette pour le scénario 1	173
Tableau VI.6	Coûts, avantages, retour sur investissement et valeur actuelle nette pour le scénario 2	174

Annexe IX Liste des figures

Figure 0.1	Approche itérative pas à pas de la méthode UMM	47
Figure 0.2	Diagramme des responsabilités des parties prenantes	48
Figure 1.1	Parties prenantes et acteurs	52
Figure 1.2	Diagramme d'ensemble du régime TIR	56
Figure 1.3	Organisation internationale et associations nationales	59
Figure 1.4	Autorités douanières et autres autorités	60
Figure 1.5	Titulaire de carnet TIR et agents	61
Figure 1.6	Diagramme du cas d'utilisation « cycle de vie du carnet TIR »	62
Figure 1.7	Diagramme d'activité « cycle de vie du carnet TIR »	63
Figure 1.8	Diagramme du cas d'utilisation « délivrance et distribution »	64
Figure 1.9	Diagramme d'activité « délivrance et distribution »	67
Figure 1.10	Diagramme du cas d'utilisation « transport TIR »	68
Figure 1.11	Diagramme d'activité « transport TIR »	71
Figure 1.12	Diagramme du cas d'utilisation « retour et archivage »	73
Figure 1.13	Diagramme d'activité du cas d'utilisation « retour et archivage »	75
Figure 1.14	Diagramme du cas d'utilisation « procédure d'apurement »	75
Figure 1.15	Diagramme d'activité « procédure d'apurement »	77
Figure 1.16	Diagramme du cas d'utilisation « début d'opération TIR »	79
Figure 1.17	Diagramme d'activité « début d'opération TIR »	81
Figure 1.18	Diagramme d'activité du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »	83
Figure 1.19	Diagramme d'activité du cas d'utilisation « fin d'opération TIR »	87
Figure 1.20	Classe organisation internationale et relations correspondantes	90
Figure 1.21	Classe association et relations correspondantes	91
Figure 1.22	Classe véhicules routiers et relations correspondantes	92
Figure 1.23	Classe unité de chargement scellée et relations correspondantes	92
Figure 1.24	Classe transport TIR et relations correspondantes	93
Figure 1.25	Classe opération TIR et relations correspondantes	95
Figure 1.26	Rubrique du manifeste des marchandises et relations correspondantes	96
Figure 1.27	Classe bureau de douane et relations correspondantes	97
Figure 1.28	Classe pays et relations correspondantes	98
Figure 1.29	Classe transporteur et relations correspondantes	99
Figure 1.30	Diagramme de classe de haut niveau	100

Annexe X Références

- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) ;
- Manuel TIR (ECE/TRANS/TIR/6) ;
- Rapports du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) : TRANS/WP.30/190 ; TRANS/WP.30/192 ; TRANS/WP.30/194 ; TRANS/WP.30/198 ; TRANS/WP.30/200 ; TRANS/WP.30/206 ; TRANS/WP.30/210 ; TRANS/WP.30/212 ; ECE/TRANS/WP.30/232 ; ECE/TRANS/WP.30/234 ; ECE/TRANS/WP.30/242 ; ECE/TRANS/WP.30/244 ; ECE/TRANS/WP.30/258 ; ECE/TRANS/WP.30/260 ; ECE/TRANS/WP.30/262 ; ECE/TRANS/WP.30/264 ; ECE/TRANS/WP.30/266 ; ECE/TRANS/WP.30/268 ; ECE/TRANS/WP.30/270 ; ECE/TRANS/WP.30/272 ; ECE/TRANS/WP.30/274 ; ECE/TRANS/WP.30/276 ; ECE/TRANS/WP.30/278 ; ECE/TRANS/WP.30/280 ; ECE/TRANS/WP.30/290 ; ECE/TRANS/WP.30/294 ; ECE/TRANS/WP.30/296 ; ECE/TRANS/WP.30/298 ; ECE/TRANS/WP.30/300 ; ECE/TRANS/WP.30/302 ; ECE/TRANS/WP.30/304 ; ECE/TRANS/WP.30/306 ; ECE/TRANS/WP.30/308 ; ECE/TRANS/WP.30/310 ; ; ECE/TRANS/WP.30/312.
- Rapports du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2) : TRANS/WP.30/AC.2/73 ; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/85 ; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91 ; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125 ; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/147 ;
- Rapports du Groupe spécial d'experts de l'informatisation : TRANS/WP.30/2001/5 ; TRANS/WP.30/2001/13 ;
- Mandat du groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR et du groupe spécial informel d'experts sur l'aspect juridique de l'informatisation du régime TIR : TRANS/WP.30/2002/7 ;
- Aperçu de projet du groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR : ExG/COMP/2002/5 ;
- Rapports du groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR : ExG/COMP/2002/3 ; ExG/COMP/2002/10 ; ExG/COMP/2003/5 ; ExG/COMP/2004/10 ; ExG/COMP/2004/24 ; ExG/COMP/2005/9 ; TRANS/WP.30/GE.1/2005/5 : ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/5 et Corr.1 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/10 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/5 et Corr.1 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/11 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/16 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2008/3 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2008/5 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2009/5 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2010/4 ; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/6 ; ECE/TRANS/WP.30/2012/1 ; ECE/TRANS/WP.30/2012/7 ; ECE/TRANS/WP.30/2013/5 ; ECE/TRANS/WP.30/2013/10 ; ECE/TRANS/WP.30/2014/4 ; ECE/TRANS/WP.30/2015/3 ; ECE/TRANS/WP.30/2017/3 ; ECE/TRANS/WP.30/2017/22 ; ECE/TRANS/WP.30/2018/10 ; ECE/TRANS/WP.30/2018/22 ; ECE/TRANS/WP.30/2019/2 ; ECE/TRANS/WP.30/2020/2 ; ECE/TRANS/WP.30/2020/5 ; ECE/TRANS/WP.30/2020/6 ; ECE/TRANS/WP.30/2020/7.
- Rapports du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR : ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2; ECE/TRANS/WP.30/GE.1/4.