



---

**Commission économique pour l'Europe**  
**Comité de gestion de la Convention TIR de 1975****Organe de mise en œuvre technique****Troisième session**

Genève, 19 et 20 décembre 2022

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Spécifications conceptuelles, fonctionnelles  
et techniques du système eTIR : Version 4.3****Corrections mineures à la version 4.3 des spécifications eTIR****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. Au cours de l'élaboration et de l'amélioration du système international eTIR, de la révision des documents composant les spécifications eTIR et de la préparation des tests de conformité, le secrétariat a recensé plusieurs problèmes mineurs de cohérence ou de nature rédactionnelle ou logique.

**II. Corrections figurant dans la révision 1**

2. À sa deuxième session, l'Organe de mise en œuvre technique (TIB) a pris note de corrections à apporter à des erreurs de cohérence ou de nature rédactionnelle ou logique, présentées dans le chapitre II du document informel TIB n° 1 (2022). Ces corrections, qui figurent dans le tableau ci-après, ont été intégrées dans la révision 1 de la version 4.3 des spécifications eTIR.

<i>N°</i>	<i>Erreur</i>	<i>Correction</i>
1	À sa deuxième session, le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) a décidé de supprimer l'attribut « Validité » de la classe « Garantie » sous la classe « DonnéesDéclaration » dans le message I7. Toutefois, il a omis de demander que la même modification soit apportée sous la classe « DonnéesDéclaration » dans les messages E6, I6 et I15.	Dans les messages E6, I6 et I15, l'attribut « Validité » a été supprimé de la classe « Garantie » sous la classe « DonnéesDéclaration ».



N° Erreur	Correction
<p>2 Dans les messages E6, I6 et I15, l'attribut « Type garantie, codé » apparaît également dans la classe « Garantie » sous la classe « DonnéesDéclaration », bien qu'il ne fasse pas partie des données transmises par les bureaux de douane avec le message I7.</p>	<p>Dans les messages E6, I6 et I15, l'attribut « Type garantie, codé » a été supprimé de la classe « Garantie » sous la classe « DonnéesDéclaration ».</p>
<p>3 Dans les messages E1 et I6, le format 208 est utilisé pour l'attribut « Date heure émission », alors que, dans le message E6, c'est encore le format 102 qui est prescrit. En outre, la description eTIR de l'attribut dans le message I6 renvoie par erreur à la date et à l'heure d'émission du message E9.</p>	<p>Dans les messages E6 et I6, le format et la description de l'attribut « Date heure émission » ont été harmonisés avec ceux du message E1.</p>
<p>4 Compte tenu de la modification de la condition C008, dans le message I7, celle-ci ne devrait plus s'appliquer à la classe « RenseignementsSupplémentaires », sous la classe « DonnéesDéclaration », et son état aurait dû passer de « Dépendant » (D) à « Optionnel » (O).</p>	<p>Dans le message I7, le renvoi à la condition C008 dans la classe « RenseignementsSupplémentaires », sous la classe « DonnéesDéclaration », a été supprimé et la condition est passée à l'état « Optionnel » (O).</p>
<p>5 La liste de codes 31 (CL31) contient les rôles des bureaux de douane. Elle a été élaborée à l'origine pour décrire les différents rôles définis dans le module des bureaux de douane de la Banque de données internationale TIR (ITDB), à savoir bureau de douane de départ, de destination ou de passage. Du fait de la communication de l'itinéraire au niveau des bureaux de douane, l'attribut « Rôle, codé », auquel sont associés les codes de la liste CL31, a été réutilisé. Afin de décrire correctement l'itinéraire au niveau des bureaux de douane, il est nécessaire de fournir plus de précisions sur leurs rôles. En effet, dans le cadre d'un transport TIR, un bureau de douane « de passage » pourra être un bureau de douane d'entrée (de passage) ou de sortie (de passage). Ces rôles sont également mentionnés dans le chapitre 1.1.1 des concepts relatifs au système eTIR.</p>	<p>Les codes suivants ont été ajoutés à la liste CL31 :</p>
<p>En outre, le rôle de « bureau de douane d'apurement » figure également dans la même liste de codes correspondant aux rôles des bureaux de douane.</p>	<p><b>4</b> Bureau de douane d'entrée (de passage) Bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur entre sur le territoire de cette Partie contractante dans le cadre d'un transport TIR.</p>
	<p><b>5</b> Bureau de douane de sortie (de passage) Bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur quitte le territoire de cette Partie contractante dans le cadre d'un transport TIR.</p>
	<p><b>6</b> Bureau de douane d'apurement Bureau de douane responsable de l'apurement d'une opération TIR.</p> <p>Pour que les codes correspondant à l'attribut « Rôle, codé » soient correctement utilisés, des restrictions ont été appliquées : seuls les codes 1, 2 et 3 peuvent être utilisés dans le message I20, et seuls les codes 1, 2, 4 et 5 peuvent être utilisés dans les messages E6, E9, E11, I5, I7 et I15.</p>

<i>N° Erreur</i>	<i>Correction</i>
6	<p>Lorsque l'état de la garantie est « suspendue » ou « lancement refusé », aucune opération TIR n'est en cours. Par conséquent, en cas d'annulation de la garantie, il n'est pas logique de passer la garantie à l'état « annulation demandée ». La garantie devrait plutôt passer directement à l'état « annulée ». En outre, si le transport ne recommence pas après une suspension (par exemple, après un accident sur un segment maritime), l'état « suspendue » peut également être l'état final de la garantie.</p>
	<p>Les figures 3 et 6 du document présentant les concepts relatifs au système eTIR ont été corrigées, ainsi que la description du scénario d'annulation, comme suit :</p> <p>La chaîne de garantie envoie un message électronique sécurisé au système international eTIR pour demander l'annulation d'une garantie. Le système international eTIR vérifie d'abord que la garantie est enregistrée, puis, si elle porte la mention « délivrée », « suspendue » ou « lancement refusé », remplace celle-ci par la mention « annulée ». Si la garantie porte la mention « utilisée », celle-ci est remplacée par la mention « annulation demandée ».</p>

3. Par souci de clarté, les descriptions de la liste de codes CL09 ont été précisées comme suit :

#### **CL09 Type réponse (eTIR)**

##### **Liste des codes précisant le type de réponse à envoyer.**

<b>00</b>	Envoyer toutes les données Envoyer toutes les informations concernant la garantie.
<b>01</b>	Envoyer les données sur la garantie Envoyer uniquement les informations concernant la garantie et le titulaire.
<b>02</b>	Envoyer les données de la déclaration Envoyer uniquement les informations concernant la déclaration, la garantie et le titulaire.
<b>03</b>	Envoyer les données sur les opérations TIR Envoyer uniquement les informations concernant les opérations TIR, la garantie et le titulaire.

4. Dans la liste de codes CL16, le code 69, « Renseignements anticipés sur le chargement », a été remplacé par « Soumission des données de la déclaration » et la description a été modifiée en conséquence : les codes T2, T6, T7 et T8 ont été remplacés respectivement par les codes 70 à 73, qui ont au préalable été ajoutés dans la liste de codes officielle 1225 du CEFAC-ONU.

5. Les codes d'erreur ci-après ont été ajoutés à la liste CL99 :

<b>335</b>	Équipement de transport non enregistré L'équipement de transport n'a pas été trouvé dans la base de données.
<b>336</b>	Déclaration déjà reçue Une déclaration contenant le même identifiant de référence de garantie a déjà été envoyée.

6. Compte tenu de l'introduction de la communication de l'itinéraire au niveau des bureaux de douane (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2, par. 14, et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/6), les classes et attributs correspondants ont dû être ajoutés dans les tableaux de description des messages eTIR. En outre, une note de bas de page a été ajoutée à l'annexe III des spécifications fonctionnelles eTIR, aux chapitres III.1, III.2 et III.3, afin de préciser qu'en cas de modification d'un bureau de douane dans l'itinéraire, le titulaire ne sera pas toujours tenu d'envoyer un message E11. La note est libellée comme suit : « En cas de modification de l'itinéraire, il est prévu que le titulaire soit tenu d'envoyer un message E11. Cette exigence s'applique lorsque la modification de l'itinéraire implique un changement de pays. Toutefois, dans les cas où seul un bureau de douane est modifié dans l'itinéraire, le titulaire n'est tenu d'envoyer un message E11 que si l'un des pays concernés par le changement figure dans la liste des pays souhaitant que les modifications de l'itinéraire soient communiquées au niveau des bureaux de douane. Cette liste est publiée sur le site Web du système eTIR. ».

7. Pour une meilleure lisibilité, et afin que les spécifications techniques ne répètent pas les mêmes informations ni ne risquent de présenter des incohérences, les journaux des modifications ont été supprimés dans les tableaux de présentation des messages détaillés. Ils se trouvent toujours à la section 2.7, Aperçu des modifications.

### III. Corrections à intégrer dans la révision 2

8. À sa deuxième session, le TIB a approuvé les corrections mineures 2 à 6 qui figuraient au chapitre III du document informel TIB n° 1 (2022). Ces corrections sont présentées dans le tableau ci-après.

N°	Erreur	Correction requise
2	Dans la liste de codes CL27 (Type achèvement), les libellés des codes 01 (Apurement partiel) et 02 (Apurement final) prêtent à confusion, car le terme « apurement » a un sens très précis dans la Convention TIR.	Les libellés des codes devraient être modifiés comme suit : 01 Déchargement partiel 02 Déchargement final
3	L'élément « Type garantie, codé » contient par erreur un attribut « UnitéMesure.Code ».	L'attribut devrait être supprimé.
4	Dans les champs de texte, il manque l'attribut « Langue.Code ».	L'attribut devrait être ajouté.
5	Dans les champs indiquant une date ou une date et une heure, il manque l'attribut « formatCode », qui permet de préciser dans quel format la date est indiquée.	L'attribut devrait être ajouté, et une liste des codes pouvant être utilisés afin de préciser les restrictions relatives au format devrait être établie.
6	Lors du transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses, aucun scellement n'est apposé et les marchandises ne peuvent donc pas être vérifiées au lancement ou à l'achèvement d'une opération TIR. Alors que la case 19 du carnet TIR est libellée « Scellements ou marques d'identification reconnus intacts », l'équivalent dans le système eTIR est un contrôle de type « Vérification des scellements », qui est obligatoire au lancement et à l'achèvement de toutes les opérations TIR.	Le libellé du code de type de contrôle 001 devrait être modifié comme suit : 001 Vérifications des scellements ou des marques d'identification

## IV. Corrections supplémentaires

9. À sa deuxième session, le TIB a décidé de poursuivre l'examen de la correction 1, qui figurait au chapitre III du document informel TIB n° 1 (2022), et de continuer de réfléchir à la nécessité éventuelle d'imposer le kilogramme comme unité de mesure du poids brut (au niveau de l'objet expédié) et du poids brut total (au niveau de la déclaration). Les corrections envisagées sont présentées dans le tableau ci-après.

<i>N°</i>	<i>Erreur</i>	<i>Correction requise</i>
1	L'état et la cardinalité du poids brut total au niveau de l'envoi ne sont pas cohérents entre tous les messages, cet attribut étant tantôt optionnel, tantôt obligatoire.	Cet attribut ayant été ajouté parce qu'il était recommandé dans le Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes, son état devrait toujours être « optionnel » et sa cardinalité « 0..1 », comme c'est le cas de tous les attributs ajoutés pour la même raison.

10. Bien qu'aucune restriction ne soit fixée dans les spécifications fonctionnelles en ce qui concerne l'unité de mesure du poids brut (au niveau de l'objet expédié) et du poids brut total (au niveau de la déclaration), il est recommandé dans les spécifications techniques de n'utiliser que le gramme, le kilogramme, la décitonne (quintal) et la tonne (métrique) (voir par. 354). Toutefois, à la case 11 du modèle de carnet TIR qui figure dans l'annexe 1 à la Convention TIR, le poids brut est expressément demandé en kilogrammes. Compte tenu de cela, le TIB souhaitera peut-être réfléchir à la nécessité d'imposer le kilogramme comme unité de mesure dans la description des messages (E6, E9, E11, I6, I7 et I15) qui figure dans les spécifications fonctionnelles et de modifier les spécifications techniques en conséquence.

11. Le TIB souhaitera peut-être également prendre note du fait que, dans les spécifications fonctionnelles, il manque un scénario de secours concernant la vérification des bureaux de douane et décider d'ajouter le chapitre ci-après, qui est identique au scénario de secours permettant d'obtenir des informations sur le titulaire (1.2.1.4).

### 1.2.1.6 Vérifier les bureaux de douane

Problèmes éventuels :

- a) L'ITDB ne fonctionne pas ;
- b) La connexion entre l'ITDB et le système international eTIR est rompue.

Scénarios de secours :

- a) Le système international eTIR utilise une réplique locale de l'ITDB et affiche un code d'avertissement informant que les informations disponibles pourraient ne pas être à jour puisqu'elles proviennent d'une réplique de l'ITDB ;
- b) Même solution qu'à l'alinéa a).

## V. Examen par le TIB

12. Le TIB est invité à prendre note des corrections présentées aux chapitres II et III et à faire savoir au secrétariat comment procéder en ce qui concerne les erreurs mentionnées au chapitre IV.