



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

Genève, 19-20 décembre 2022

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

**Spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques
du système eTIR : Version 4.4****Nouvelles propositions du secrétariat****Note du secrétariat****I. Introduction et objet**

1. On trouvera dans le présent document des propositions destinées à modifier le texte actuel des spécifications eTIR aux fins de l'élaboration de la version 4.4. Ces propositions découlent du développement du système international eTIR et de la mise au point des tests de conformité.

II. Modifications qu'il est proposé d'apporter**A. Extension de la validité de la garantie**

2. Dans le cadre du régime TIR sur support papier, s'il ne reste pas assez de volets pour achever le transport, le bureau de douane qui utilise le dernier volet n° 2 du premier carnet TIR peut remplir le premier volet n° 1 d'un nouveau carnet TIR et faire office de bureau de douane de départ.

3. À sa trente et unième session (mars 2020), le groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR a formulé la conclusion suivante, que le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a ensuite approuvée à sa 155^e session (octobre 2020) :

« 36. Le groupe d'experts a relevé que, selon la figure 1.17 des spécifications fonctionnelles eTIR, une déclaration peut renvoyer à plusieurs garanties. Il en va de même dans les définitions des messages à la section 2.5, par exemple dans le message E9, où la cardinalité de la garantie est « 0..non limité ». Or, la figure 1.18 montre qu'une opération TIR ne renvoie qu'à une seule garantie.

37. 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. » (ECE/TRANS/WP.30/2020/5, par. 36 et 37).

4. Comme le montre la liste CL12 (Code type garantie), il existe de nombreux types de garantie, associés à différentes possibilités en matière de validité, toutes fondées sur le nombre maximal d'opérations TIR (2, 3, 4, 7 ou 10).

5. Compte tenu de ce qui précède, si le titulaire souhaite effectuer des chargements supplémentaires, ou si un pays de passage refuse le lancement d'une opération TIR et que le titulaire poursuive le transport TIR en traversant un autre pays, la garantie électronique qui a été émise pourrait ne pas suffire à achever le transport TIR modifié.

6. En conséquence, et puisque, pour rappel, une seule garantie par transport TIR peut être émise, une nouvelle paire de messages externes destinée à prolonger la validité de la garantie pourrait être ajoutée. Il est également envisageable de recourir à un nouveau type de garantie dont la limite porterait non plus sur le nombre d'opérations TIR mais sur le nombre de lieux de chargement et de déchargement tel que prévu par la Convention TIR (qui est actuellement de huit).

B. Modification du champ « Poids brut total »

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

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

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

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

C. Procédure de prélèvement d'échantillons

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

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

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

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

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

15. Le TIB souhaitera peut-être se demander s'il conviendrait de mettre en place une règle testable qui empêcherait la modification des bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé (par exemple, l'écrasement du bureau de douane de départ).

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

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

17. Compte tenu de ce qui précède, le TIB souhaitera peut-être se demander si les données relatives à l'achèvement doivent être modifiées dans la version 4.4 des spécifications eTIR.

F. Simplification du mécanisme de modification

18. Au cours du développement du système international eTIR, fondé sur la version 4.3 des spécifications eTIR, les informaticiens du secrétariat TIR ont fait part de leurs préoccupations quant à la complexité du mécanisme de modification, lequel repose sur le recours à des pointeurs. Même s'il laisse une marge de manœuvre maximale, le mécanisme actuel suppose que les systèmes soient en mesure de traiter un grand nombre de scénarios de modification. Les informaticiens étaient donc d'avis que le mécanisme de modification pourrait être simplifié grâce à la mise en place de règles qui limiteraient les pointeurs pouvant être utilisés. Dans cette configuration, les messages de modification devraient contenir des données non modifiées, mais le nombre de scénarios de modification que les systèmes pourraient avoir à traiter serait limité.

III. Examen par le TIB

19. Le TIB souhaitera peut-être examiner les questions susmentionnées et, éventuellement, charger le secrétariat de présenter des propositions plus concrètes à l'une de ses sessions ultérieures.