



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/14  
22 octobre 2007

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports

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

Treizième session

Genève, 26 et 27 novembre 2007

Point 2 a) i) de l'ordre du jour provisoire

**ACTIVITÉS DU GROUPE SPÉCIAL INFORMEL D'EXPERTS**

Modèle de référence du régime TIR, version 2.0a

Note du secrétariat\*

**I. RAPPEL DES FAITS**

1. Le présent document contient le modèle de référence utilisé pour le projet d'informatisation du régime TIR suivant la méthode de modélisation CEFAC-ONU. Le modèle de référence sera développé et affiné au fur et à mesure de l'avancement du projet et de l'obtention d'informations en retour concernant le travail de modélisation accompli par le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR. À ses cent treizième et cent dix-septième sessions, le Groupe de travail a respectivement adopté les chapitres 1 et 2 du modèle de référence, qui sont contenus dans le présent document.

---

\* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite par manque de ressources.



**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<i>Page</i>
1.2	Domaine du régime TIR ..... 33
1.2.1	Diagramme d'ensemble du régime TIR ..... 34
1.2.2	Description du diagramme d'ensemble du régime TIR ..... 34
1.3	Cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR ..... 35
1.3.1	Acteurs de la durée de vie du carnet TIR ..... 35
1.3.1.1	Organisation internationale et associations nationales ..... 36
1.3.1.2	Autorités compétentes ..... 37
1.3.1.3	Titulaire du carnet TIR ..... 38
1.3.1.4	Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) ..... 38
1.3.2	Diagramme du cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR ..... 39
1.3.3	Description du cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR ..... 39
1.3.4	Diagramme d'activité de haut niveau durée de vie du carnet TIR ..... 40
1.4	Élaboration des cas d'utilisation ..... 41
1.4.1	Cas d'utilisation délivrance et distribution ..... 41
1.4.1.1	Description du cas d'utilisation délivrance et distribution ..... 41
1.4.1.2	Description du cas d'utilisation délivrance et distribution ..... 42
1.4.1.3	Diagramme d'activité du cas d'utilisation délivrance et distribution ..... 43
1.4.2	Cas d'utilisation transport TIR ..... 44
1.4.2.1	Description du cas d'utilisation transport TIR ..... 44
1.4.2.2	Description du cas d'utilisation transport TIR ..... 45
1.4.2.3	Diagramme d'activité relatif au cas d'utilisation transport TIR ..... 47
1.4.3	Cas d'utilisation restitution et archivage ..... 49
1.4.3.1	Diagramme du cas d'utilisation restitution et archivage ..... 49
1.4.3.2	Diagramme d'activité du cas d'utilisation restitution et archivage ..... 51
1.4.4	Cas d'utilisation procédure d'apurement ..... 51
1.4.4.1	Diagramme du cas d'utilisation procédure d'apurement ..... 51
1.4.4.2	Description du cas d'utilisation procédure d'apurement ..... 52
1.4.4.3	Diagramme d'activité du cas d'utilisation procédure d'apurement ..... 53
1.4.4.4	Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation apurement ..... 54

**TABLE DES MATIÈRES** *(suite)*

	<i>Page</i>
1.4.5 Cas d'utilisation début d'une opération TIR .....	55
1.4.5.1 Diagramme du cas d'utilisation début d'une opération TIR .....	55
1.4.5.2 Description du cas d'utilisation début d'une opération TIR .....	56
1.4.5.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation début d'une opération TIR.....	58
1.4.6 Cas d'utilisation fin d'une opération TIR.....	60
1.4.6.1 Diagramme d'activité du cas d'utilisation fin d'une opération TIR.....	60
1.4.6.2 Description du cas d'utilisation fin d'une opération TIR.....	60
1.4.6.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation fin d'une opération TIR.....	63
1.5 Classes d'entité .....	65
1.6 Diagramme de classe de haut niveau.....	65
1.6.1 Description du diagramme de classe de haut niveau.....	65
1.6.1.1 Organisation internationale .....	66
1.6.1.2 Association .....	67
1.6.1.3 Véhicule routier .....	68
1.6.1.4 Unité de chargement scellée.....	68
1.6.1.5 Transport TIR .....	69
1.6.1.6 Opération TIR.....	71
1.6.1.7 Rubrique du manifeste des marchandises.....	72
1.6.1.8 Bureau de douane .....	73
1.6.1.9 Pays.....	74
1.6.1.10 Titulaire du carnet TIR .....	75
1.6.2 Diagramme de classe de haut niveau.....	76
2. PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE COMMERCE ÉLECTRONIQUE.....	77
2.1 Description détaillée du système eTIR .....	77
2.1.1 Acteurs et rôles .....	77
2.1.1.1 Autorités douanières .....	77
2.1.1.2 Le système international eTIR.....	78
2.1.1.3 Titulaire .....	78
2.1.1.4 La chaîne de garantie.....	78

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<i>Page</i>
2.1.2 Principes fondamentaux .....	78
2.1.2.1 Présentation du système international eTIR.....	78
2.1.2.2 Gestion par les autorités douanières des données concernant les garanties .....	79
2.1.2.3 Échange d'informations relatives à un transport TIR et aux opérations TIR.....	80
2.1.2.4 Autres aspects.....	82
2.1.2.5 Échange de données .....	84
2.1.2.6 Sécurité.....	84
2.1.2.7 Document d'accompagnement/procès-verbal de constat.....	85
2.1.2.8 Solutions de remplacement .....	85
2.1.3 Résultats attendus .....	85
2.1.3.1 Résultats attendus au niveau national.....	85
2.1.3.2 Résultats attendus au niveau international .....	86
2.1.3.3 Autres systèmes nécessaires.....	87
2.1.3.4 Langues et jeux de caractères.....	87
2.2 Mise en œuvre étape par étape.....	87
2.2.1 Gestion douanière des données concernant le module des garanties .....	87
2.2.2 Module d'échange de données .....	88
2.2.3 Suppression du carnet TIR actuel: élargissement géographique.....	88
2.2.4 Projets parallèles .....	88
2.2.4.1 Mécanismes de déclaration .....	88
2.2.5 Programme d'exécution .....	89
2.2.5.1 Passage progressif de la version papier à la version électronique.....	90
2.3 Analyse des cas d'utilisation .....	90
2.3.1 Cas d'utilisation gestion douanière des données concernant les garanties.....	90
2.3.1.1 Diagramme du cas d'utilisation gestion douanière des données concernant les garanties .....	91
2.3.1.2 Diagramme des états de la garantie.....	91
2.3.1.3 Description du cas d'utilisation enregistrement de la chaîne de garantie.....	92
2.3.1.4 Diagramme d'activité enregistrement de la chaîne de garantie .....	93
2.3.1.5 Description du cas d'utilisation enregistrement de la garantie .....	93

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<i>Page</i>	
2.3.1.6	Diagramme d'activité enregistrement de la garantie.....	95
2.3.1.7	Description du cas d'utilisation annulation de la garantie.....	96
2.3.1.8	Diagramme d'activité annulation de la garantie.....	97
2.3.1.9	Description du cas d'utilisation acceptation de la garantie .....	98
2.3.1.10	Diagramme d'activité acceptation de la garantie .....	99
2.3.1.11	Description du cas d'utilisation obtention d'informations sur le titulaire.....	100
2.3.1.12	Diagramme d'activité obtention d'informations sur le titulaire.....	101
2.3.1.13	Description du cas d'utilisation demande d'informations sur la garantie .....	101
2.3.1.14	Diagramme d'activité demande d'informations sur la garantie .....	102
2.3.2	Cas d'utilisation échange de données.....	103
2.3.2.1	Diagramme du cas d'utilisation échange de données.....	103
2.3.2.2	Description du cas d'utilisation enregistrement des informations sur le chargement .....	104
2.3.2.3	Diagramme d'activité enregistrement des informations sur le chargement.....	105
2.3.2.4	Description du cas d'utilisation mise à jour des informations sur le chargement.....	106
2.3.2.5	Diagramme d'activité mise à jour des informations sur le chargement.....	108
2.3.2.6	Description du cas d'utilisation début d'une opération TIR ....	109
2.3.2.7	Diagramme d'activité début d'une opération TIR.....	110
2.3.2.8	Description du cas d'utilisation fin d'une opération TIR.....	111
2.3.2.9	Diagramme d'activité fin d'une opération TIR.....	112
2.3.2.10	Description du cas d'utilisation apurement d'une opération TIR.....	113
2.3.2.11	Diagramme d'activité d'apurement d'une opération TIR .....	114
2.3.2.12	Description du cas d'utilisation notification à la chaîne de garantie .....	115
2.3.2.13	Diagramme d'activité notification à la chaîne de garantie.....	115
2.3.2.14	Description du cas d'utilisation notification aux autres pays situés sur l'itinéraire.....	116
2.3.2.15	Diagramme d'activité notification aux autres pays situés sur l'itinéraire .....	116
2.4	Diagramme de classe .....	117

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<i>Page</i>
3. FLUX DE TRAVAUX D'ANALYSE.....	119
4. FLUX DE TRAVAUX DE CONCEPTION.....	120
<b>Annexes</b>	
Annexe 1 – Liste des conditions .....	121
Annexe 2 – Glossaire TIR.....	125
Annexe 3 – Éléments de données actuels du carnet TIR .....	128
Annexe 4 – UML.....	171
Glossaire des symboles UML.....	171
Élaboration d'un diagramme de classe – Exemple de l'opération TIR.....	173
Annexe 5 – Glossaire UMM/UML .....	176
Annexe 6 – Liste des tableaux.....	188
Annexe 7 – Liste des figures .....	189
Annexe 8 – Références.....	191

## INTRODUCTION

### a. Historique

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 admis que l'informatisation du régime TIR était inévitable vu a) l'évolution aujourd'hui extrêmement rapide de la technologie, basée sur les techniques de l'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 la fraude 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'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 a été 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 résolument 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. Il devrait être composé d'experts des pays intéressés et de représentants des transporteurs (TRANS/WP.30/192, par. 37).

À sa quatre-vingt-seizième session, le Groupe de travail a été d'avis 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; et
- Étudier les résultats obtenus dans l'exploitation de systèmes automatisés analogues, aux niveaux national et sous-régional, tel le nouveau Système de transit informatisé (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 informel 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 avaient gardé leur validité (TRANS/WP.30/2001/13, par. 13 et 14).

Le Groupe spécial a réexaminé les principaux aspects de l'informatisation du régime TIR en sachant qu'il s'agissait d'un processus continu, à mener 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 nationale 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 distincte (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 douanier de destination. En outre, l'utilisation de la gestion de 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. 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 avait chargé le secrétariat d'organiser des réunions de groupes spéciaux d'experts. Ces groupes devaient traiter des deux principaux problèmes que le Groupe spécial d'experts avait rencontrés dans l'exécution de ses travaux, à savoir:

- Étudier les aspects théoriques et techniques du processus d'informatisation de la Convention 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, les formalités administratives nationales, et analyser le rôle que pouvaient jouer les divers acteurs (notamment associations nationales, organisation internationale, assureurs et Commission de contrôle TIR) 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 techniques 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 stipule notamment qu'il doit:

- Énumérer et analyser les données requises pour une opération de transport TIR au niveau national et international, ainsi que prévu dans la Convention TIR et dans les résolutions et recommandations adoptées par le Comité de gestion (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 système TIR. Sur cette base, le Groupe établira 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 étudiera aussi 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 est 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 théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR doit:

- Étudier en détail les incidences des divers aspects 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 Commission de contrôle TIR) 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 (l'énoncé du mandat n'est pas encore adopté).

Les deux groupes spéciaux informels d'experts devraient rendre compte de l'avancement de leurs travaux au Groupe de travail. Après avoir achevé ses travaux, chaque Groupe spécial devrait 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 techniques 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 ne pas 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 ont été 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 plusieurs 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 uniformisé) (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 CEFAC-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 méthode UMM constitue une procédure de spécification, indépendante de l'implémentation, 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 méthode s'avérait particulièrement complexe et demandait beaucoup de temps. Ils ont convenu que ce travail avait déjà été effectué par l'équipe CEFAC-ONU chargée de mettre au point la méthode 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 méthode UMM et que l'approche approuvée par le Groupe d'experts dans l'aperçu du projet était compatible avec cette même méthode, 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 porte sur l'analyse du système actuel – 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 méthode UMM. De plus, ils ont recommandé l'application intégrale de la méthode, et notamment d'une première partie descriptive concernant la partie du projet intitulée «vision». Enfin, ils ont souligné la nécessité d'adapter la méthode UMM, comme cela devrait être le cas pour toute autre méthode, aux particularités du régime TIR (ExG/COMP/2003/2, par. 6).

À sa cent cinquième session, le Groupe de travail a été informé oralement des progrès accomplis par le Groupe d'experts lors de sa troisième réunion, qui s'est tenue les 1<sup>er</sup> 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 assurer l'informatisation du régime TIR. Vu l'évolution de la situation politique et des techniques au cours des dernières années, le Groupe de travail souhaitera peut-être 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 cent sixième 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 sa restitution 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 par étapes 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 restaient 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 base ITDBOnline, b) de mener une étude pour déterminer ces propositions et, finalement, c) de proposer un projet pilote, dans un des grands couloirs 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 préalables sur les cargaisons.

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 banque 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 a) d'élaborer des propositions concrètes sur la manière d'échanger entre les autorités compétentes des Parties contractantes les éléments de données fixes contenus dans le carnet TIR (inchangés pendant le transport TIR), comprenant à un stade préliminaire éventuellement aussi les données contenues dans l'application ITDBOnline, b) d'entreprendre une étude sur la faisabilité de ces propositions et, finalement, c) de proposer un projet pilote dans un des grands couloirs de transit, en vue de les mettre en œuvre. À un stade suivant, il conviendrait d'envisager l'intégration des éléments de données variables (susceptibles d'être modifiés ou mis à jour pendant le transport TIR) et, ultérieurement, l'inclusion d'éléments supplémentaires tels que des renseignements sur la sécurité ou des renseignements anticipés sur les chargements.

Après avoir réalisé ces étapes concrètes, le Groupe d'experts pourrait se préoccuper d'autres questions en suspens en rapport avec l'informatisation du régime TIR.

Le Comité de gestion a fait sienne l'opinion du Groupe de travail selon laquelle la démarche d'informatisation devrait, jusqu'à nouvel avis, être axée sur la création d'une base de données internationale centralisée, visant à faciliter l'échange sécurisé de données entre les systèmes douaniers nationaux. À une étape ultérieure, le partage et l'échange de données avec d'autres organismes concernés (tels que la TIRExB, des organisations internationales, des associations nationales et le système de garantie international) ne devraient pas être exclus.

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 chapitres 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 cent dixième 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 cent treizième session, le Groupe de travail a adopté le document TRANS/WP.30/2005/32-TRANS/WP.30/AC.2/2005/18, qui contient le chapitre 1 du modèle de référence du projet eTIR, étant entendu que les chapitres suivants y seront inclus ultérieurement, sous réserve de l'approbation du Groupe de travail, et qu'un certain nombre de points du document seront 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 cas 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 tourner autour de la création d'une base de données centralisée internationale afin de faciliter l'échange en toute sécurité 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 donne 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 prescriptions 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 sa restitution 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, qui relie 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 cent dix-septième session, le Groupe de travail, après avoir examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2007/16-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/15, soumis par le secrétariat et contenant le chapitre 2 du modèle de référence eTIR, l'a adopté sous réserve de la suppression des astérisques et des notes de bas de page correspondantes aux paragraphes 2.1.2.2.3 et 2.1.2.4.2. Le Groupe de travail a décidé que le chapitre 2 ainsi adopté pourrait être révisé à tout moment (voir ECE/TRANS/WP.30/234, par. 22). Le Comité de gestion a quant à lui entériné la décision du Groupe de travail à sa quarante quatrième session (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, par. 19).

#### **b. Présentation du modèle de référence**

De la même façon qu'il est impossible de construire une maison convenable et sûre 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<sup>1</sup>.

Le présent document contient la description complète du projet d'informatisation du régime TIR.

La méthode de modélisation des processus d'activité, appliquée à l'élaboration du présent document, repose sur la méthode de modélisation UMM du CEFAC-ONU. La méthode UMM est fondée quant à elle sur le langage de modélisation uniformisé UML du groupe de gestion d'objets (OMG); elle a été mise au point à partir du système RUP (Rational Unified Process) élaboré par la Rational Corporation. En tant que telle, la méthode UMM fournit une procédure de spécification/modélisation des processus professionnels neutres vis-à-vis des protocoles utilisés indépendante de l'implémentation.

---

<sup>1</sup> Voir également IS architecture artistry. G. Gage, IDG Communication Publication, juillet 1991.

La modélisation des processus d'activité permet de décrire précisément le mode de fonctionnement du régime TIR et donne ainsi une interprétation uniforme de ses caractéristiques essentielles et de ses exigences. Elle peut faire office d'outil propre à fournir un éventail de solutions de commerce électronique 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.

Le présent document est censé 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, il doit faciliter l'activité que doit entreprendre à l'avenir le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR. La version finale du modèle de référence 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, et en tant que document de référence pour toute autre tâche dans le cadre du projet eTIR. D'autre part, chacun des chapitres du modèle de référence sera, une fois terminé, soumis pour approbation au WP.30 (voir tableau 0.3).

#### b.1 Phases et flux de travaux

Conformément au RUP et à la méthode 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 travaux. Les flux de travaux identifiés en ce qui concerne les projets d'informatisation sont les suivants: modélisation du domaine d'activité, exigences du commerce électronique, analyse, conception, implémentation, test et déploiement. La méthode UMM porte essentiellement sur les phases de création et d'élaboration et se limite aux quatre premiers flux de travaux, sans couvrir les flux implémentation et test et déploiement. Le tableau 0.1 représente les activités au cours de chaque phase, en mentionnant les activités dites principales ou de «haut niveau».

Phase	Activités de haut niveau
Création	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conception de principe et documentation initiale au moyen de la méthode UMM</li> <li>• Principaux flux de travaux: 1) modélisation des domaines d'activité, et 2) exigences du commerce électronique</li> </ul>
Élaboration	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition plus poussée et développement</li> <li>• Principaux flux de travaux: 1) analyse et 2) conception</li> <li>• Comparaison des résultats avec les modèles, les exigences et les éléments de référence déjà définis, contenus dans les archives</li> <li>• Incorporation des nouveaux modèles ou des améliorations apportées aux modèles existants dans les archives</li> </ul>
Construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conception des messages</li> <li>• Élaboration des logiciels</li> <li>• Principaux flux de travaux: 1) implémentation, 2) test et 3) déploiement</li> </ul>
Transition	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Test</li> <li>• Flux principal de travaux: déploiement</li> </ul>

*Tableau 0.1 – Activités liées aux différentes phases*



Au cours des phases de création et d'élaboration la méthode UMM porte essentiellement sur les flux de travaux nécessaires à l'analyse des besoins commerciaux afin de définir des scénarios commerciaux, des objets commerciaux et des domaines de collaboration commerciale. Il s'agit des phases suivantes:

- Modélisation des domaines d'activité;
- Exigences du commerce électronique;
- Analyse;
- Conception.

À chacun de ces flux de travaux correspond un ensemble de résultats (voir 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 travaux 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.

Résultats	Flux de travaux Modélisation des domaines d'activité	Flux de travaux Exigences du commerce électronique	Flux de travaux Analyse	Flux de travaux Conception
Diagramme d'ensemble	X			
Diagramme de classe	X	X	X	X
Description des cas d'utilisation	X	X	X	
Diagramme des cas d'utilisation	X	X	X	X
Diagramme de séquence			X	X
Diagramme de collaboration			X	X
Diagramme de machine d'états			X	X
Diagramme d'activités	X	X	X	X
Diagramme de composants				X
Diagramme de déploiement				X
Liste des conditions	X	X	X	
Glossaire	X	X	X	

*Tableau 0.2 – Résultats*

Chaque flux de travaux porte essentiellement 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 réelle – par toutes les parties prenantes, et définit les exigences commerciales de haut niveau. Le flux de travaux relatifs aux exigences du commerce électronique reflète les exigences détaillées de l'utilisateur à mettre au point dans l'environnement informatisé et approfondit la définition des cas d'utilisation décrits dans la précédente phase des travaux. Le troisième flux de travaux, 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 rédacteurs de messages. Enfin, dans le cadre du flux de travaux «Conception», la spécification mise au point dans le cadre du flux de travaux «Analyses», servira à définir les messages et les collaborations nécessaires pour les échanger.

Chacun des flux de travaux 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 cent sixième 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.

Comme indiqué dans l'introduction au chapitre b., la méthode UMM est fondée essentiellement sur la plate-forme RUP (Rational Unified Process), utilisée initialement dans le domaine du génie logiciel. Le projet eTIR, bien qu'il ne s'agisse pas d'un projet de génie logiciel, est néanmoins 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 des 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 méthode RUP, chaque étape, une fois qu'elle a été clairement définie, sera considérée comme un sous-projet spécifique et devra suivre toutes les phases de la durée 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

Le document de référence suit la méthode et la structure présentées ci-dessus. Les quatre principaux chapitres correspondent aux quatre flux de travaux des phases de création et d'élaboration. De plus, un certain nombre d'annexes font également partie du présent modèle de référence.

La liste des conditions et le glossaire (glossaire TIR) sont deux documents de référence essentiels, utilisés tout au long du processus afin de garantir l'enregistrement exhaustif des exigences commerciales, de la terminologie et des définitions. Ces deux documents sont tenus à jour et figurent tels quels, respectivement, aux annexes 1 et 2.

L'annexe 3 contient des éléments de données.

L'annexe 4 contient un glossaire des symboles UML, qui décrit les termes et les symboles spécifiques de ce langage pour permettre aux personnes non familières du langage UML de comprendre les nombreux diagrammes figurant dans le présent document.

L'annexe 5 contient un glossaire UMM/UML dans lequel figure la description des termes propres à la méthode UMM.

Les annexes 6 et 7 contiennent respectivement la liste des figures et des tableaux présents dans le document de référence.

À l'annexe 8, le lecteur peut consulter l'ensemble des références aux documents utilisés afin de mettre au point le présent document.

Le modèle de référence 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, le modèle de référence sera modifié suivant un processus itératif, tel qu'indiqué à la figure 0.1.

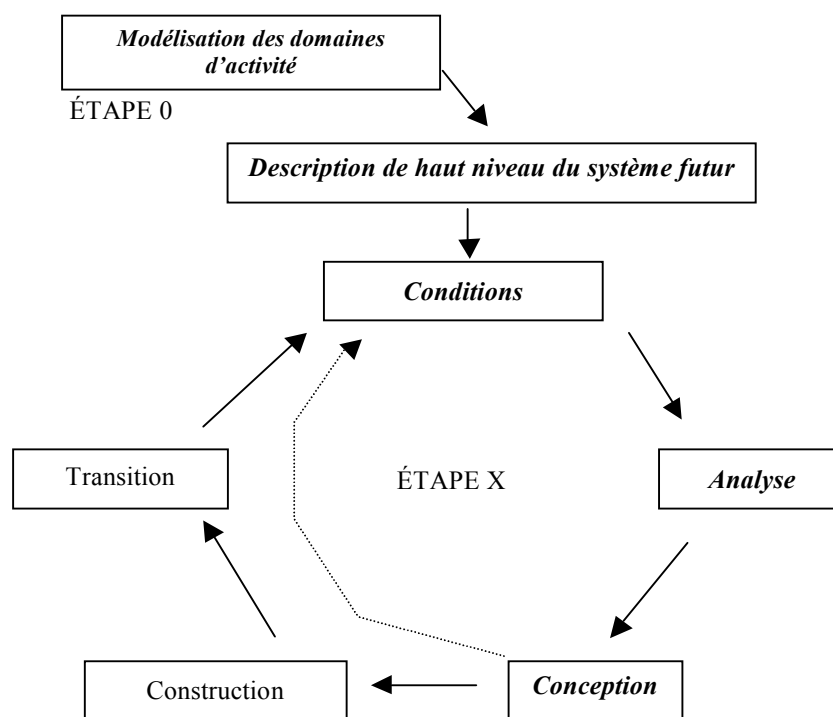


Figure 0.1 – Approche itérative de la méthode UMM

Puisque la méthode 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 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. Donc, l'introduction du chapitre 2 contient la description des différentes étapes du projet et explique 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 des domaines 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 complètement nouveau.*

#### 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 dépendance correspondent au sens des opérations de notification, c'est-à-dire indiquent auprès de qui chacun doit rendre compte.

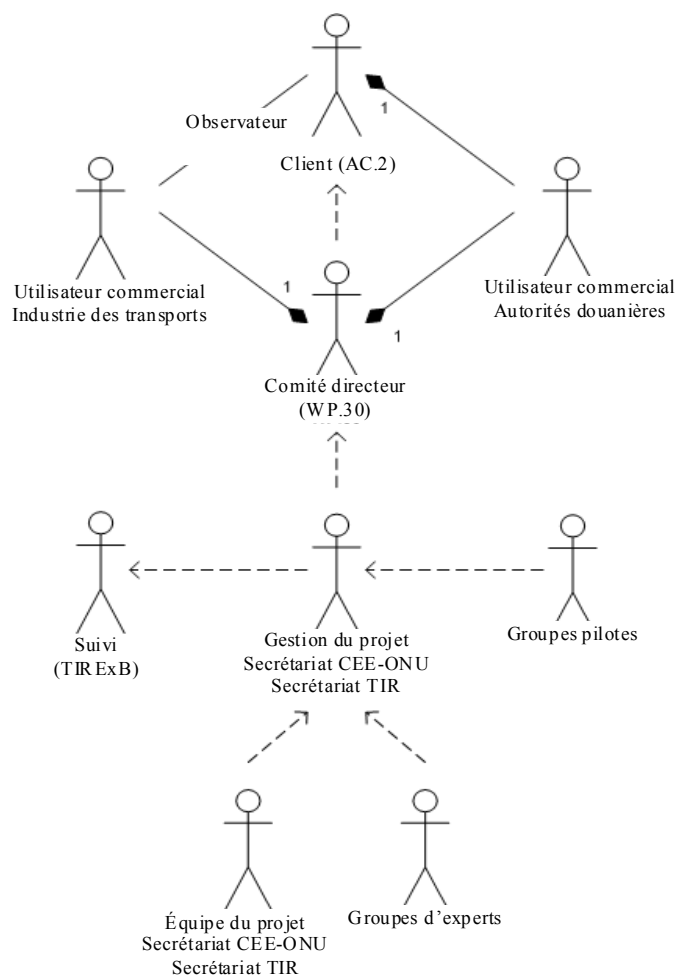


Figure 0.2 – Diagramme des responsabilités des parties prenantes

b.5 Statut d'examen et de validation

Le tableau ci-dessous présente les dates de révision et de validation concernant les différentes parties et chacune des versions du modèle de référence.

Modèle de référence	Version	Validé par ... le ... <sup>2</sup>		
		COMP <sup>3</sup>	WP.30 <sup>4</sup>	AC.2 <sup>5</sup>
1. MODÉLISATION DU DOMAINE D'ACTIVITÉ	1.5a	27/05/2005	31/05/2006	
	1.6a	29/01/2007	13/06/2007	
1.1 Vision	1.2	02/03/2004		
	1.5a	27/05/2005		
1.2 Domaine du régime TIR	1.2	02/03/2004		
	1.4a	27/10/2004		
1.3 Cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR	1.2	02/03/2004		
	1.4a	27/10/2004		
1.4 Élaboration des cas d'utilisation	1.4a	27/10/2004		
1.5 Classes d'entités	1.0	02/09/2003		
	1.4a	27/10/2004		
1.6 Diagramme de classe de haut niveau	1.4a	27/10/2004		
2. EXIGENCES DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE	2.0a	12/06/2007	26/09/2007	27/09/2007
3. FLUX DE TRAVAUX D'ANALYSE				
4. FLUX DE TRAVAUX DE CONCEPTION				

Tableau 0.3 – Statut d'examen et de validation

**1. MODÉLISATION DU DOMAINE D'ACTIVITÉ**

Le flux de travaux intitulé Modélisation du domaine d'activité a pour objectifs:

- De présenter le domaine d'application du projet;

<sup>2</sup> 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 en question n'est pas nécessaire.

<sup>3</sup> Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR.

<sup>4</sup> Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports.

<sup>5</sup> Comité de gestion de la Convention TIR de 1975.

- 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 commerciales 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, ainsi que 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 travaux contribuent à l'élaboration du glossaire TIR.

Parmi les produits issus du flux de travaux de modélisation du domaine d'activité figurent:

- Les limites du domaine d'activité et le champ d'application du projet;
- Le diagramme du cas d'utilisation domaine d'activité (et la description correspondante) et le diagramme d'activité par domaine;
- Le diagramme du cas d'utilisation, la description correspondante et le diagramme d'activité correspondant à chaque secteur;
- Les classes d'entité TIR, les définitions et un diagramme de classe de haut niveau;
- La liste des exigences commerciales (y compris des exigences non fonctionnelles);
- Le glossaire TIR.

## **1.1 Vision**

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

### 1.1.1 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*

### 1.1.2 Objectifs

Le présent chapitre décrit succinctement la finalité du projet.

Les objectifs finals du projet eTIR sont les suivants:

- Intégration du régime TIR informatisé au progrès technique général enregistré dans le transport et les échanges internationaux et dans les formalités douanières:
  - o Simplicité et efficacité de la saisie et de la transmission des données;
  - o Facilitation de l'application intermodale mondiale du régime TIR;
  - o Échange en temps réel d'informations entre les acteurs.
- Amélioration de l'efficacité et de la qualité du régime TIR:
  - o Réduction des délais de traitement aux passages de frontières et à la destination finale;
  - o Efficacité accrue des procédures administratives internes et des procédures de contrôle;
  - o Précision accrue et réduction des erreurs;
  - o Réduction des coûts;
  - o Remplacement progressif du carnet TIR papier;
  - o Utilisation intégrale des codes normalisés internationaux afin d'éliminer les obstacles linguistiques;
  - o Disponibilité de renseignements préalables sur les cargaisons.
- Réduction du risque de fraude et renforcement de la sécurité:
  - o Production automatique de données d'évaluation des risques;
  - o Facilité de mise en œuvre d'un système d'alerte précoce;
  - o Facilité d'accès à l'information à des fins de contrôle et de gestion des risques.

### 1.1.3 Champ d'application du projet eTIR

L'objectif final du projet eTIR comprend l'informatisation de toute la durée de vie du carnet TIR (depuis l'émission et la distribution, via le transport TIR, jusqu'à la restitution et 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 champ d'application 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 sont de deux ordres: les parties prenantes et les informations traitées.

#### 1.1.3.1 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 spécifique en tant qu'usagers et sont par conséquent des éléments du modèle de référence. Les parties prenantes à l'intérieur des limites du système participent au projet en tant que participants actifs aux travaux et/ou en tant que membres des instances décisionnaires; celles qui se trouvent en dehors des limites sont susceptibles de participer aux réunions afin de garantir s'il y a lieu leur compatibilité future.

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

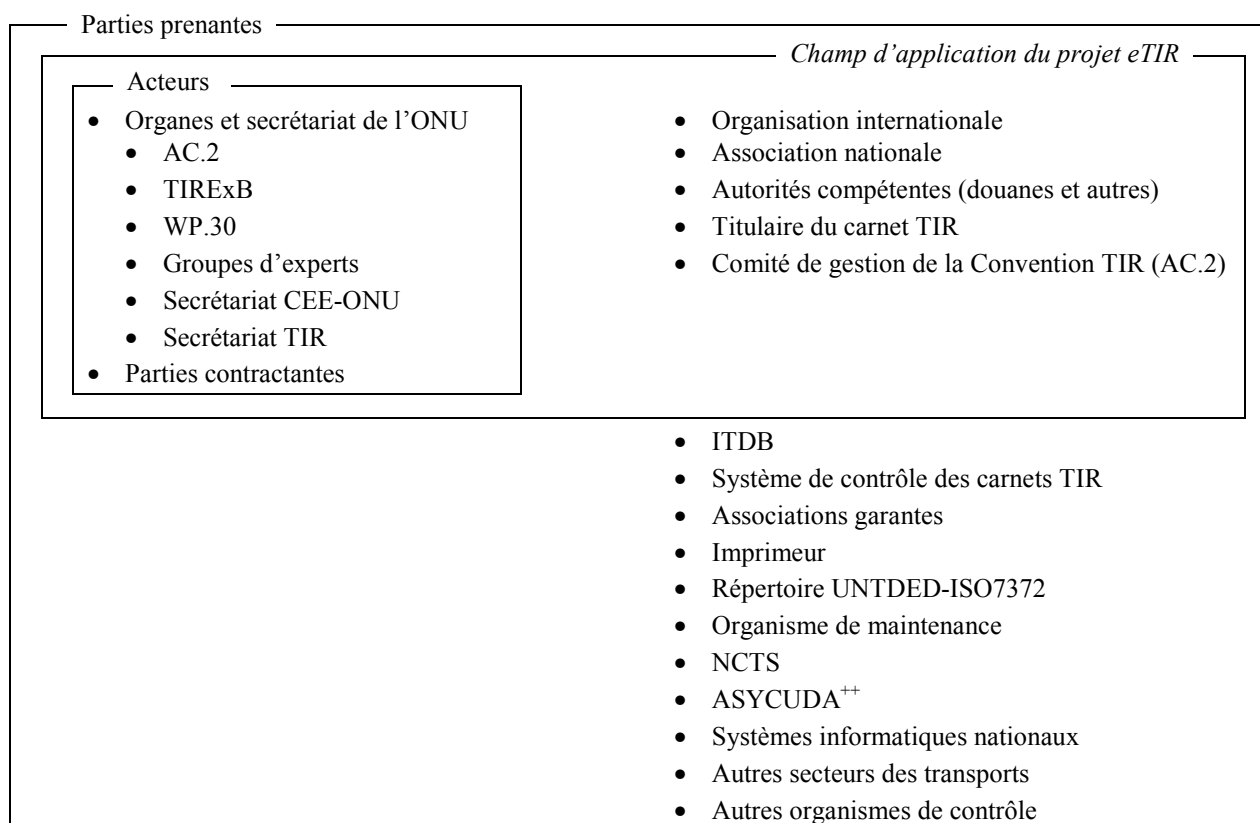


Figure 1.1 – Parties prenantes et acteurs



#### 1.1.3.2 Information

Les éléments de données compris dans le champ d'application ont d'ores et déjà été définis et sont répertoriés dans l'annexe 3 du modèle de référence (voir rapport de la deuxième réunion du Groupe d'experts (ExG/COMP/2002/10, annexe 4)). 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 examinera d'autres aspects (par exemple, les questions de sécurité).

#### 1.1.4 Opportunité commerciale et énoncé du problème

La présente section expose les considérations initiales liées à l'élaboration du projet eTIR. Une vision globale des perspectives futures sera définie au chapitre 2 du présent document.

##### 1.1.4.1 Progrès techniques dans les procédures internationales en matière de transport, de commerce et de douane

Les progrès extrêmement rapides enregistrés dans les applications Internet, les réseaux mondiaux de communication sans fil et les technologies des cartes à puce ont ouvert des possibilités simples et rentables en matière de transmission de données à l'échelle mondiale, avec des procédures d'authentification de plus en plus sûres. Ces technologies continueront d'avoir une incidence considérable sur la conduite des opérations de transport et des échanges internationaux et sur la mise en œuvre des procédures douanières.

Aujourd'hui, les techniques EDI sont utilisées par tous les grands transitaires et par de nombreuses entreprises de transport routier opérant au niveau international. De même, les autorités douanières utilisent de plus en plus ces techniques pour accroître l'efficacité des procédures administratives et des mécanismes de contrôle internes ainsi que pour améliorer la qualité du service aux points de passage des frontières.

L'introduction aussi rapide des techniques EDI, impensable il y a seulement cinq ans, se justifie par les coûts-avantages qui s'y rattachent et l'amélioration du service qui en résulte, notamment pour ce qui est de la précision, de la rapidité, de la traçabilité, du contrôle, de la facturation et d'autres caractéristiques à valeur ajoutée propres à l'utilisation de l'informatique. Les documents et autres procédures traditionnels sur support papier n'ont plus leur place dans un tel environnement, à moins qu'ils ne soient accompagnés ou étayés par des fichiers de données exploitables sur ordinateur. Tout régime de transit douanier international qui se veut moderne et qui vise à faciliter les transports et les échanges internationaux ne peut tout simplement pas ne pas tenir compte de ces progrès rapides.

##### 1.1.4.2 Efficacité du régime de transit douanier TIR

Les transitaires, les entreprises de transport et les autorités douanières doivent constamment améliorer l'efficacité de leurs opérations et la qualité de leur service. Cet aspect prendra une importance croissante car, selon les prévisions, le transport international de marchandises, en particulier par la route, va connaître un développement considérable dans les années à venir, notamment le long des couloirs de transport entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale

(Union européenne – Fédération de Russie, pays de la CEI et au-delà) et sur l'axe de l'Europe du Sud-Est (Union européenne – Turquie – Iran (République islamique d')/Moyen-Orient). Ces tendances, auxquelles s'ajoute la croissance prodigieuse de la proportion de petits colis périssables, entraîneront une augmentation notable du volume des colis internationaux et, partant, la charge de travail des autorités douanières. Or, les ressources allouées aux services des douanes, du point de vue tant des moyens humains que des moyens matériels, sont en baisse dans de nombreux pays.

Les statistiques montrent que pour le transport routier international il n'existe pas d'alternative au régime de transit douanier TIR. En l'an 2000, plus de 500 000 opérations TIR ont pris fin en Fédération de Russie. Plus d'un demi-million de carnets TIR délivrés concernaient les seuls pays de la CEI. La Bulgarie, la République islamique d'Iran, la Roumanie et la Turquie ont également délivré plus de 900 000 carnets TIR à leurs opérateurs de transport en l'an 2000. Avec l'élargissement, dans les années à venir, des régimes de transit communautaire et commun aux pays candidats à l'adhésion à l'UE, l'utilisation du régime TIR va probablement s'accroître, en particulier lorsque les pays du Moyen-Orient, d'Afrique du Nord et d'Asie appliqueront intégralement le régime TIR et que la Chine adhérera à la Convention TIR.

Ainsi, le régime de transit douanier TIR restera l'épine dorsale d'un transport routier international efficace au niveau paneuropéen, d'où la nécessité qui semble incontournable de l'adapter aux besoins actuels et futurs du secteur des transports et des autorités douanières concernées.

Lorsque, dans les années 70, le carnet TIR sur support papier a été introduit sous sa forme actuelle, il constituait non seulement la preuve de la garantie requise mais aussi l'outil administratif favorisant la facilitation du commerce ainsi que l'efficacité de l'administration et du contrôle douaniers des opérations de transit. Aujourd'hui, le carnet TIR a dans une large mesure perdu ce rôle, sans compter qu'il n'est plus conforme à la présentation et à la structure des documents commerciaux ou modernes telles qu'elles sont recommandées dans la formule-cadre des Nations Unies. En fait, il existe même des situations où l'utilisation des carnets TIR est contraire à une administration et à un contrôle efficaces du transit douanier, étant donné que les renseignements qu'il contient ne sont plus utilisés directement par les autorités douanières mais doivent être saisis manuellement dans les différents systèmes informatiques nationaux qui sont de plus en plus employés par les autorités douanières. Dans certains cas, les volets blanc et vert du carnet TIR ne sont plus utilisés pour le contrôle douanier, même s'ils doivent toujours être remplis par le titulaire du carnet TIR. Outre le risque d'erreur que comporte la saisie répétitive de données (paradoxalement, c'était là l'un des principaux avantages du carnet TIR sur les documents douaniers nationaux), ces procédures manuelles prennent beaucoup de temps et exigent des ressources que les autorités douanières seraient mieux inspirées d'utiliser à d'autres fins.

Le carnet TIR semble également devenir un fardeau pour le titulaire, car les procédures requises pour le remplir, complexes, coûteuses et longues, exigent des logiciels et du matériel sur mesure, alors que l'inscription de données multiples dans les volets du carnet n'est plus requise pour le contrôle douanier (voir ci-dessus). S'y ajoute le fait que l'utilisation de carnets TIR entraîne des milliers d'opérations de manutention et d'expédition entre une imprimerie centralisée et le siège de l'IRU en Suisse, entre les associations nationales et les opérateurs de transport TIR dans plus de 40 pays et vice-versa, jusqu'à leur stockage final dans les locaux

de l'IRU en Suisse. Tous ces mouvements constituent une source potentielle d'erreurs et de fraude, outre qu'ils se répercutent sur les coûts des carnets TIR, sans mentionner ceux encourus par le système international de contrôle des carnets EDI.

Du point de vue de l'efficacité douanière, par conséquent, le carnet TIR sur papier est déjà et continuera d'être le maillon faible de la chaîne de transport TIR, à moins qu'il ne soit renforcé et en définitive remplacé par des procédures électroniques. L'introduction de nouvelles procédures douanières, telles que le Nouveau système de transit informatisé (NSTI), les systèmes automatisés de déclarations douanières simplifiées déjà disponibles ou en cours d'installation dans la quasi-totalité des grands ports et aéroports ou les procédures douanières électroniques applicables aux transports terrestres en Amérique du Nord sont là pour le prouver.

L'expérience montre que les systèmes automatisés de transit douanier non seulement réduisent les délais de traitement au point de passage des frontières et au point de destination finale, mais permettent également aux autorités douanières d'offrir des services à valeur ajoutée aux opérateurs de transport et aux transitaires, notamment des informations en ligne sur l'état d'avancement des opérations de transit. Il n'y a pas de raison que le transport routier soit le seul secteur à ne pas bénéficier des possibilités offertes par les techniques modernes dans les relations avec les autorités douanières.

#### 1.1.4.3 Lutte contre la fraude

La lutte contre l'utilisation frauduleuse des systèmes de transit douanier revêt une importance capitale pour toutes les parties, étant donné que les facilités qu'offrent ces procédures ne sont accordées que si le paiement des droits et taxes de douane est garanti ou que leur recouvrement est aisé en cas de fraude.

Après de modestes débuts, les systèmes de transit douanier aujourd'hui font intervenir des milliers d'opérations par jour. Dans un tel environnement, le traitement et le contrôle individuels et manuels des documents par les douaniers, comme c'était le cas dans le passé, sont devenus inefficaces et ne peuvent être effectués qu'au prix de longs retards. L'inspection visuelle des documents sur papier, des timbres douaniers, des numéros d'identification, etc., doit être renforcée et/ou remplacée par des systèmes automatisés capables de vérifier l'identité des personnes ainsi que l'authenticité des données (documents) et de produire automatiquement des données pour l'évaluation des risques en ce qui concerne les cargaisons sensibles, les destinations, etc. Des systèmes efficaces de gestion des risques, permettant d'anticiper de nouveaux problèmes, sont indispensables non seulement au niveau national (autorités douanières et associations nationales) mais également, en raison de la centralisation du système de garantie TIR et de la hausse de la criminalité organisée transfrontière, au niveau international (assureurs internationaux, IRU, TIRExB). Le processus de révision de la Convention TIR (phase I) a permis de se doter des moyens juridiques et administratifs nécessaires à une telle approche coordonnée, dont le fonctionnement efficace est facilité par les techniques modernes en matière d'EDI.

Conformément à l'article 6 de la Convention TIR, l'IRU gère des banques de données contenant des informations commerciales sur les associations membres et sur les utilisateurs de carnets TIR ainsi que des renseignements sur les carnets TIR volés ou falsifiés ou exposés à d'autres risques encore. Grâce au système SafeTIR, l'IRU obtient également des autorités

douanières des informations en ligne sur les carnets TIR terminés couvrant plus de 80 % de l'ensemble des transports TIR.

Bien entendu, les assureurs internationaux disposent de leur côté de renseignements détaillés sur toutes les réclamations douanières présentées dans le cadre de la Convention TIR, notamment des renseignements sur les raisons de ces réclamations, les pays, les opérateurs et les types de marchandises concernés ainsi que sur le montant des droits et taxes sur ces marchandises.

En tant qu'organe intergouvernemental, la TIRExB dispose également d'informations détaillées sur tous les titulaires de carnets TIR ainsi que sur la situation desdits carnets (autorisés, exclus ou retirés). Elle dispose également de renseignements détaillés sur les scellements et timbres douaniers approuvés ainsi que sur les nombreux accords juridiques conclus entre les associations nationales et les autorités douanières des Parties contractantes à la Convention.

Certaines de ces informations sont déjà aujourd'hui accessibles aux autorités douanières ou au secteur privé, mais il n'y a pas encore eu d'effort concerté pour partager ou mettre en commun ces renseignements, ni au sein des instances nationales ou internationales ni entre ces instances. Aussi apparaît-il indispensable que les autorités douanières, la TIRExB et les prestataires internationaux de garanties TIR mettent en commun leurs connaissances et leurs données afin de renforcer les capacités en matière de gestion des risques, des autorités douanières, des associations privées et des assureurs internationaux. Conformément aux lois nationales relatives à la protection des données, ces informations pourraient à l'avenir être disponibles en ligne et selon des critères bien définis. Un système d'information intégré non seulement fournirait des renseignements systématiques sur les tendances en matière de criminalité mais permettrait également d'effectuer une évaluation automatique des risques au cas par cas, accélérant ainsi les procédures relatives au passage des frontières et à la fin de l'opération pour la très grande majorité des transporteurs (TRANS/WP.30/2001/5, par. 15 à 30).

Le Groupe d'experts, au moment de la validation de l'alinéa intitulé «Opportunité commerciale et énoncé du problème» (Business Opportunity and Problem Statement), lors de sa quatrième session, les 1<sup>er</sup> et 2 mars 2004, a pleinement reconnu qu'il convenait d'apprécier et d'analyser l'énoncé du chapitre pertinent, en le situant dans son contexte historique. En 2001, au moment de recenser les problèmes en présence et de formuler les enjeux/opportunités à venir en matière d'informatisation du régime TIR, le Groupe spécial d'experts sur l'informatisation, n'était pas à même d'apprécier un certain nombre de faits nouveaux qui devaient survenir par la suite, et qui devaient placer sous un éclairage différent un certain nombre des problèmes posés. Le Groupe d'experts a notamment fait valoir que d'importants résultats avaient déjà été obtenus en ce qui concerne la mise en place d'un système de contrôle des carnets TIR, domaine dans lequel les autorités douanières et le secteur privé avaient déployé des efforts concertés considérables en matière de partage et d'échange d'informations.

#### 1.1.5 Références

Le présent paragraphe renvoie aux documents qui se rapportent directement au domaine d'activité, c'est-à-dire l'informatisation du régime TIR. D'autres indications figurent à l'annexe 7 du modèle de référence:

- 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.30/2007/232 et ECE/TRANS/WP.30/2007/234;
- 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 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91;
- Rapports du Groupe spécial d'experts de l'informatisation: TRANS/WP.30/2001/5 et TRANS/WP.30/2001/13;
- Mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR et du Groupe spécial informel d'experts sur les aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR: TRANS/WP.30/2002/7;
- Aperçu du projet du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR: ExG/COMP/2002/5;
- Rapports du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques 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 ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/5/Corr.1, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/10, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/5 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/11.

#### 1.1.6 Champ du projet

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

Les éléments suivants du régime TIR relèvent du champ du projet:

- Durée de vie du carnet TIR:
  - o Délivrance et distribution des carnets TIR;
  - o Transport TIR;
  - o Restitution 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 (recommandation du 20 octobre 1995);
- Administration 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 déjà décidé quelles tâches 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 normalisée 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 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 l'association garante a accordé une garantie à un transporteur (ECE/TRANS/WP.30/226).

### 1.1.7 Contraintes

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

La liste des conditions de l'annexe 1 indique comment faire face à chacune de ces contraintes.

#### 1.1.7.1 Contraintes techniques

- Protection des données.
- Sécurité.
- Compatibilité, interopérabilité, ou interface avec les projets suivants:
  - o NSTI;
  - o Systèmes douaniers nationaux;
  - o «SafeTIR/Cutewise»;
  - o ITDB;
  - o ASYCUDA, ASYCUDA<sup>++</sup> et ASYCUDA WORLD;
  - o UNTDED/ISO7372;
  - o UNeDocs (projet);
  - o Ensemble de données OMD (projet).
- Il n'est pas réaliste d'envisager le passage du jour au lendemain à un environnement complètement informatisé (les systèmes sur support papier devront être compatibles avec le système informatisé).
- Utiliser uniquement des systèmes et des normes durables.
- Gestion des jeux de caractère et des codages.

#### 1.1.7.2 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 régime TIR.

- La législation sur la protection des données (par exemple, secret professionnel, respect de la vie privée des personnes physiques et confidentialité des données gouvernementales).
- L'utilisation de la langue nationale du pays de départ peut constituer une obligation légale.

#### 1.1.7.3 Contraintes financières/économiques

- Limitation des ressources disponibles au niveau national et international tant dans le secteur privé que dans le secteur public.
- La procédure budgétaire peut prendre jusqu'à cinquante mois dans certains pays. Il convient de planifier longtemps à l'avance les investissements nationaux.
- Nécessité d'un appui financier.

#### 1.1.7.4 Autres contraintes

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

#### 1.1.8 Besoins des parties prenantes

##### 1.1.8.1 Besoins des administrations douanières

###### Besoins fonctionnels des douanes

- Information en temps réel.
- Renseignements préalables sur les cargaisons.
- Gestion de la garantie internationale pour le compte des douanes.
- Validation internationale de l'autorisation des titulaires de carnets TIR vis-à-vis du répertoire ITDB (autorisation, retrait, ...).
- Rapports contenant des informations statistiques.
- Disponibilité du statut du transport TIR.

###### Besoins fonctionnels des prestataires de garanties (du point de vue des douanes)

- Notification de la fin du transport.
- Notification de l'apurement.



- Disponibilité du statut du transport TIR.

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

- Disponibilité du statut du transport TIR.

Besoins de données supplémentaires destinées aux douanes

- Destinataire.

1.1.8.2 UE: besoins de données sur l'expéditeur

1.1.8.3 Besoins de l'industrie 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.
- Veiller à ce que le système TIR soit simple à utiliser et compétitif par comparaison aux autres moyens de garantir la livraison des biens au bureau de douane de destination.
- Mettre au point des instructions normalisées destinées à tous les participants au régime 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 régime.
- Faciliter le mouvement des marchandises grâce à des procédures douanières plus rapides et davantage normalisées.
- Réduire le risque lié à la fourniture d'une garantie grâce à l'obtention rapide de l'information concernant 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 régime des auteurs de fraudes.
- Protection des données contre tout accès non autorisé et contre les pertes occasionnelles.
- Améliorer la transparence et la confiance entre les transporteurs et les autorités compétentes.
- Mécanismes de déclaration types.
- Disponibilité du statut du transport TIR.

## **1.2 Domaine du régime TIR**

Le régime TIR constitue un très vaste domaine d'activité, constitué de nombreux systèmes interdépendants. Tel qu'indiqué au 1.1.5, le projet actuel limite son champ d'application à une partie de l'ensemble du régime TIR: le carnet TIR.

1.2.1 Diagramme d'ensemble du régime TIR

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

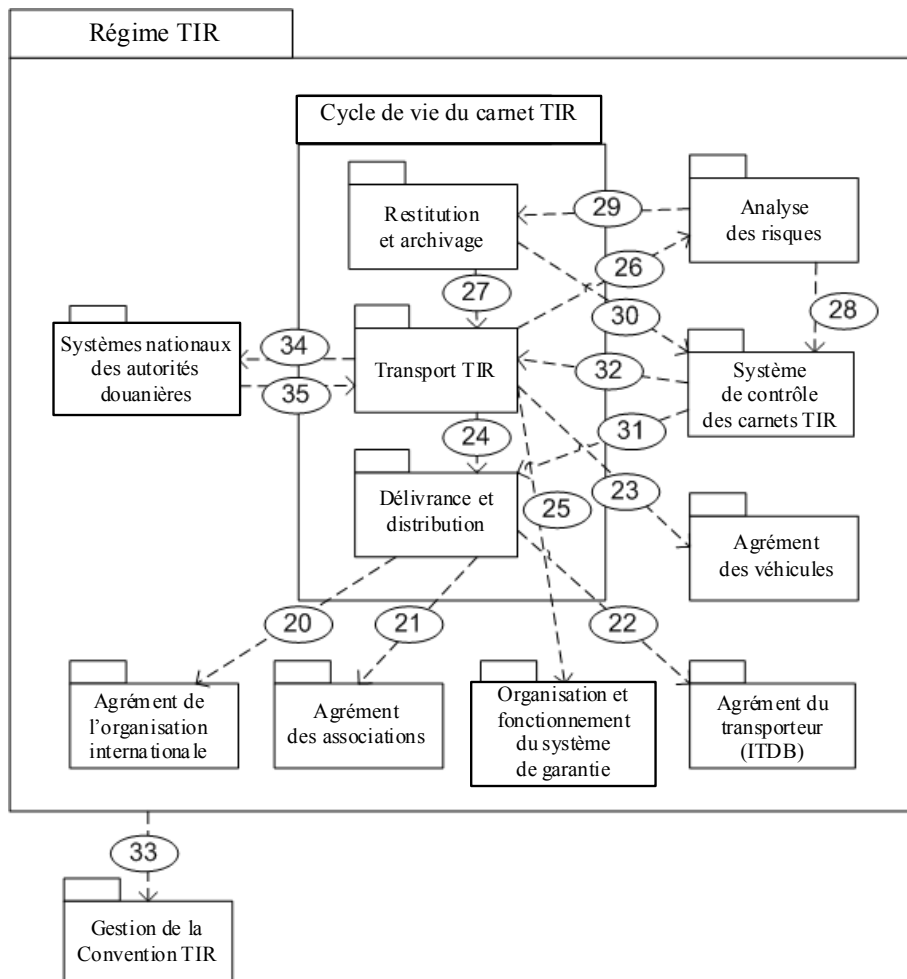


Figure 1.2 – Diagramme d'ensemble du régime TIR

1.2.2 Description du diagramme d'ensemble du régime TIR

Désignation	Diagramme d'ensemble du régime TIR
Description	<p>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.</p> <p>Le régime TIR comprend de nombreux systèmes interconnectés grâce auxquels elle 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 restitution et d'archivage.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>

<i>Désignation</i>	<i>Diagramme d'ensemble du régime TIR</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le sous-système de transport TIR est le système central du régime TIR. Il associe les transporteurs aux bureaux de douane impliqués dans un transport TIR et leur permet d'échanger les informations nécessaires.</li> <li>• Les transporteurs, les associations et l'organisation internationale gèrent le sous-système de restitution 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.</li> </ul> <p>D'autres systèmes ne relèvent pas du champ d'application du projet actuel mais sont importants pour le bon fonctionnement du régime TIR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Systèmes nationaux des autorités douanières;</li> <li>• Agrément de la chaîne de garantie;</li> <li>• Agrément de l'association;</li> <li>• Agrément des transporteurs;</li> <li>• Agrément des véhicules;</li> <li>• Système de contrôle des carnets TIR;</li> <li>• Organisation et fonctionnement du système de garantie;</li> <li>• Système d'analyse des risques;</li> <li>• Gestion de la Convention TIR.</li> </ul> <p>Dans le diagramme d'ensemble, les liens entre les systèmes sont indiqués par des flèches en pointillés. Les relations de dépendance sont numérotées conformément aux conditions 20 à 35, dont elles sont la conséquence.</p>
Acteurs	Transporteurs, douanes et 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 régime TIR.
Conditions applicables	20 à 35

*Tableau 1.1 – Description du diagramme d'ensemble du régime TIR*

### **1.3 Cas d'utilisation durée 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, le système du carnet TIR.

#### **1.3.1 Acteurs de la durée de vie du carnet TIR**

Avant de décrire les cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR, nous allons définir tous les acteurs qui jouent un rôle dans la durée de vie du carnet TIR. Un acteur est par définition toute personne, entité ou système qui joue un rôle dans la durée de vie du carnet TIR. Les acteurs ont déjà été recensés 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 carnets TIR;
- Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2).

Les acteurs jouent un ou plusieurs rôles au cours de la durée 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) pour les transports TIR entrants, mais peut également jouer le rôle de bureau de douane de sortie (de passage) pour les transports TIR sortants.

Par conséquent, nous définirons tous les aspects de chaque acteur d'après les rôles qu'il joue 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.

### 1.3.1.1 Organisation internationale et associations nationales

L'organisation internationale et les associations nationales peuvent être définies en fonction de leurs deux principaux rôles au cours de la durée 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.

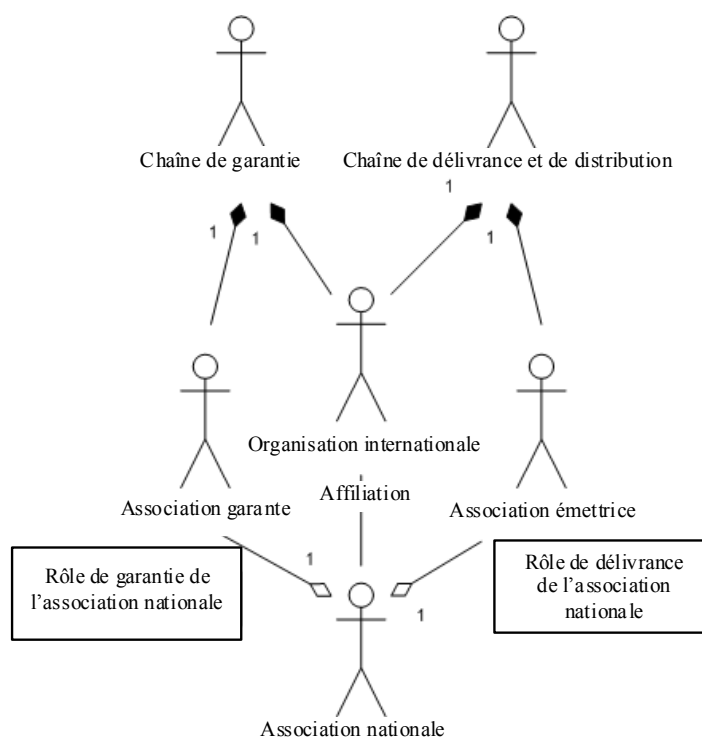


Figure 1.3 – Organisation internationale et associations nationales

### 1.3.1.2 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 aspects des autorités compétentes (principalement des autorités douanières) pendant toute la durée de vie du carnet TIR.

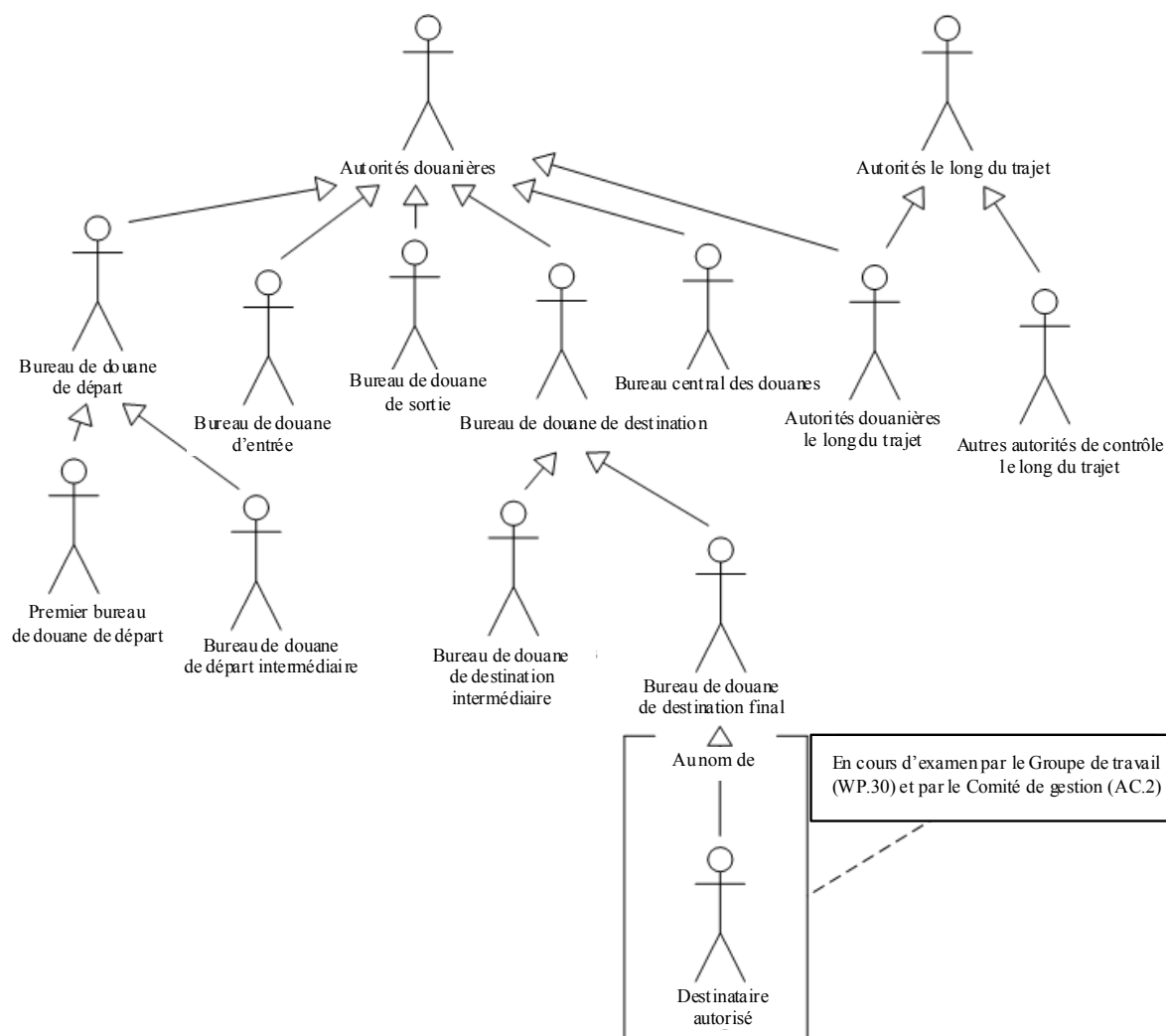
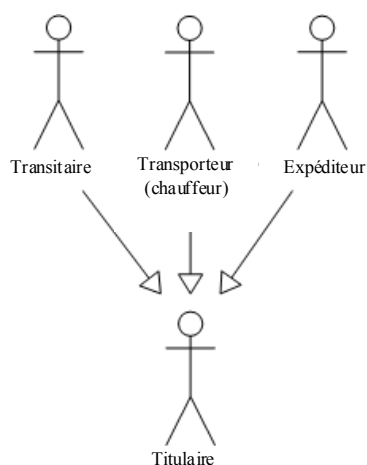


Figure 1.4 – Autorités douanières et autres autorités

### 1.3.1.3 Titulaire du carnet TIR

Le titulaire du carnet TIR joue un rôle essentiel dans la durée de vie du carnet TIR. Différents cas d'utilisation illustrent ce rôle. Il y a incontestablement le cas d'utilisation essentiel dans lequel il 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 du carnet TIR et les agents susceptibles de fournir des données en son nom.



*Figure 1.5 – Titulaire du carnet TIR et agents*

### 1.3.1.4 Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2)

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

1.3.2 Diagramme du cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR

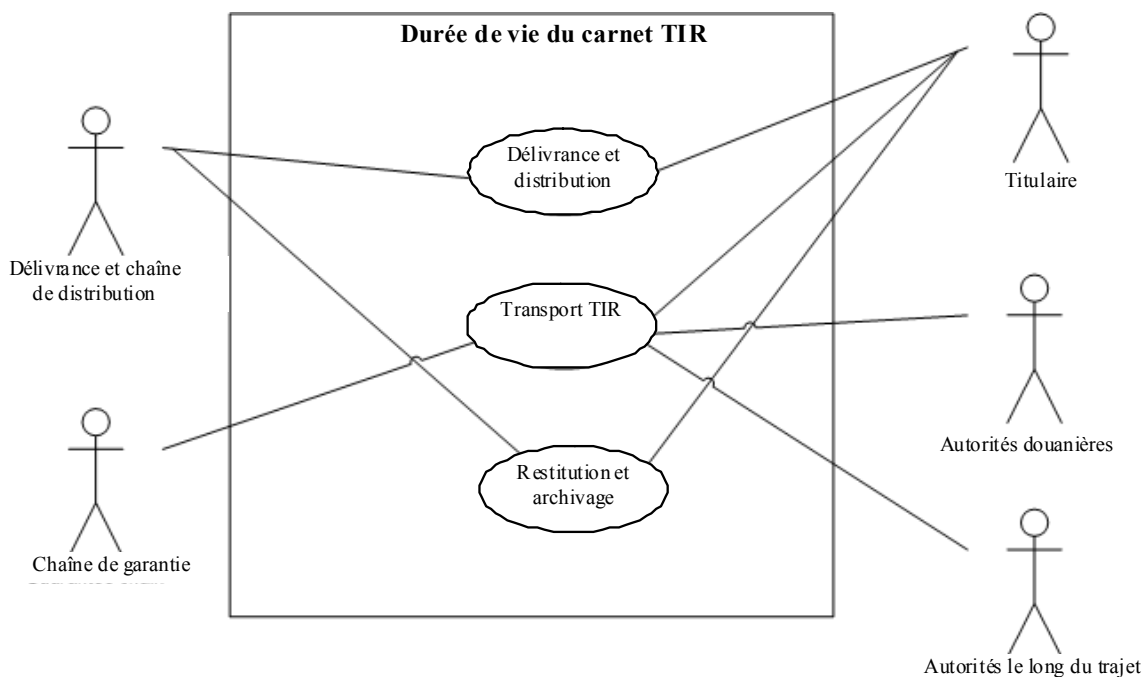


Figure 1.6 – Diagramme du cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR

1.3.3 Description du cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR

Désignation	Cas d'utilisation durée 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 et autorités le long du trajet.
Objectifs	Permettre l'échange d'informations entre les parties concernées.
Conditions préalables	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agrément de la chaîne de garantie.</li> <li>• Agrément de l'association.</li> <li>• Agrément des transporteurs.</li> <li>• Agrément des véhicules.</li> <li>• Gestion de la chaîne de garantie.</li> <li>• Gestion de la Convention TIR.</li> </ul>
Conditions a posteriori	–
Scénario	Une organisation internationale imprime (ou fait imprimer) des carnets TIR et les distribue aux associations nationales agréées. Un transporteur agréé (le titulaire du carnet TIR) peut ensuite demander un carnet TIR à son association nationale. L'association nationale délivre le carnet TIR au titulaire du 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.

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR</i>
	<p>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.</p> <p>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'association internationale.</p>
Scénario de remplacement	En cas de fraude, les autorités douanières peuvent conserver le carnet TIR jusqu'à ce que le problème soit résolu.
Conditions spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

Tableau 1.2 – Description du cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR

1.3.4 Diagramme d'activité de haut niveau durée de vie du carnet TIR

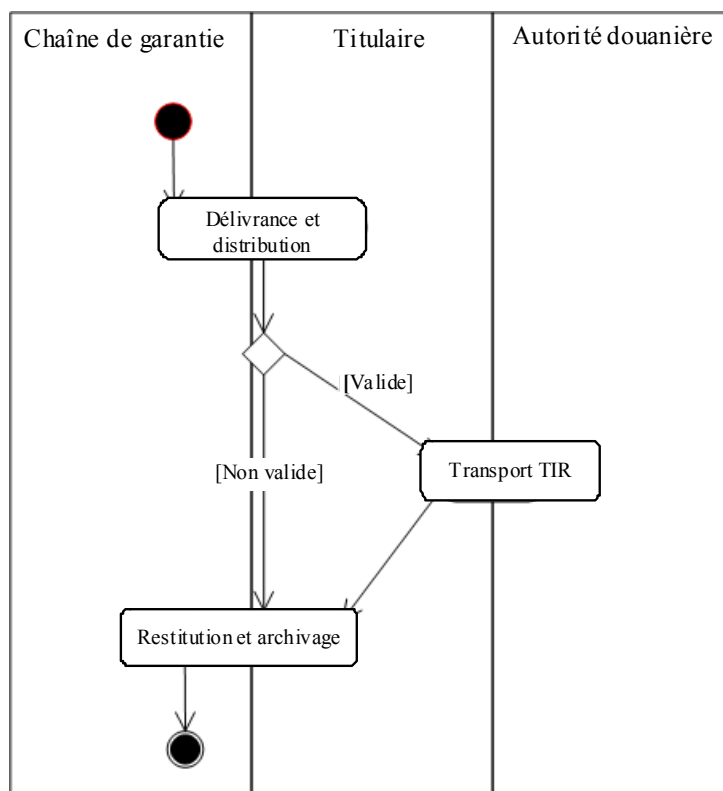


Figure 1.7 – Diagramme d'activité durée de vie du carnet TIR



## 1.4 Élaboration des cas d'utilisation

Le présent chapitre a pour objet de présenter de façon détaillée le fonctionnement du régime TIR. Il insiste sur les opérations les plus courantes au détriment des opérations occasionnelles. Ces dernières sont considérées uniquement en tant que scénarios de remplacement et ne sont pas présentées de façon plus détaillée.

### 1.4.1 Cas d'utilisation délivrance et distribution

#### 1.4.1.1 Description du cas d'utilisation délivrance et distribution

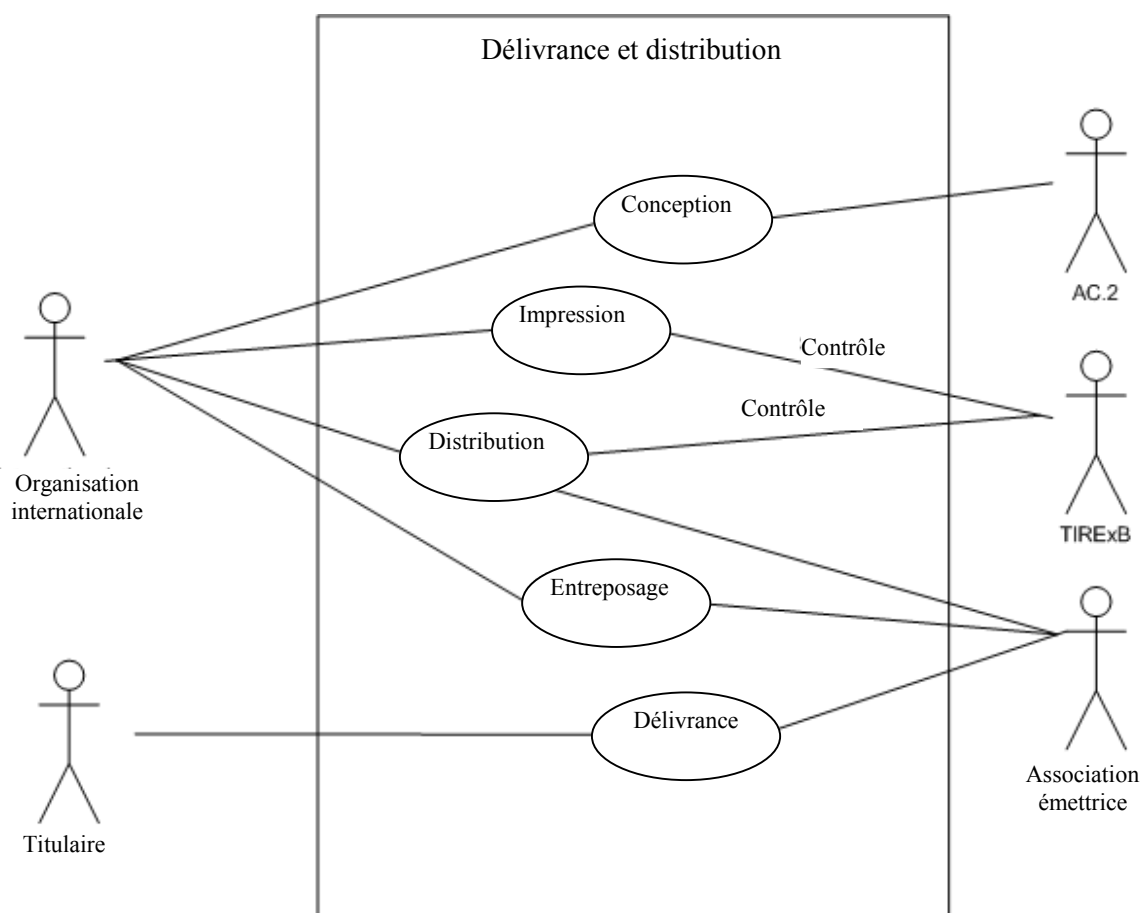


Figure 1.8 – Diagramme du cas d'utilisation délivrance et distribution

## 1.4.1.2 Description du cas d'utilisation délivrance et distribution

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation délivrance et distribution</i>
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	Comité de gestion AC.2, organisation internationale, association émettrice, titulaire du carnet TIR et TIRExB.
Objectifs	Fournir des carnets TIR aux titulaires agréés 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	<p>L'organisation internationale est autorisée par le Comité de gestion AC.2 à centraliser l'impression et la distribution des carnets TIR conformément à l'article 6.2 <i>bis</i> de la Convention TIR et à l'annexe 8, article 10 b), de la Convention TIR, sous la supervision de la commission de contrôle TIR.</p> <p>L'association nationale est agréée par les autorités douanières du pays en question, conformément à l'article 6.1 de la Convention TIR ainsi qu'à l'annexe 9, partie I, de la Convention TIR, et elle est autorisée à délivrer des carnets TIR et à se porter garante. L'association nationale doit être affiliée à une organisation internationale.</p> <p>Les transporteurs doivent être autorisés par les autorités douanières compétentes, en vertu des articles 6.4 et 6.5 de la Convention TIR et de l'annexe 9, partie II, de la Convention TIR, pour obtenir des carnets TIR de leur association émettrice et pour les utiliser, conformément à l'article 6.3.</p>
Conditions a posteriori	<p>Conformément aux cas d'utilisation de la durée de vie du carnet TIR, ce cas d'utilisation peut précéder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le cas d'utilisation transport TIR; et</li> <li>• Le cas d'utilisation restitution et archivage.</li> </ul>
Scénario	<p>Tout en respectant la conception des carnets TIR, élaborés sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et approuvés par le Comité de gestion AC.2, l'organisation internationale est responsable de l'impression de ces carnets. Les carnets TIR sont entreposés provisoirement avant d'être distribués par l'organisation internationale aux associations émettrices nationales affiliées.</p> <p>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 agréé 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 exigences spéciales en vigueur) dans la limite du quota fixé par l'association.</p> <p>La TIRExB supervise l'impression et la distribution centralisée des carnets conformément aux dispositions de l'annexe 8, article 10 b), de la Convention TIR.</p>

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation délivrance et distribution</i>
Scénario de remplacement	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé suite à son impression mais avant entreposage dans les locaux de l'organisation internationale;</li> <li>2. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé pendant son entreposage dans les locaux de l'organisation internationale;</li> <li>3. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé au cours du transport entre l'organisation internationale et l'association nationale;</li> <li>4. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé alors qu'il est en la possession de l'association nationale, avant sa délivrance;</li> <li>5. Le carnet TIR est perdu/volé/invalidé après avoir été délivré à un titulaire de carnet TIR agréé;</li> <li>6. Le carnet TIR est renvoyé par l'association nationale à l'organisation internationale, avant d'être délivré.</li> </ol>
Exigences spéciales	<p>Les données concernant les titulaires agréés de carnets TIR sont enregistrées dans la base de données TIR internationale (ITDB) gérée par la Commission de contrôle TIR et le secrétariat TIR.</p> <p>Les données concernant les carnets TIR volés ou perdus sont gérées par l'organisation internationale au moyen d'un système de contrôle électronique.</p>
Extensions	Pendant les opérations de délivrance et de distribution, les informations correspondantes sont adressées au système de contrôle électronique géré par l'organisation internationale.
Conditions applicables	–

#### 1.4.1.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation délivrance et distribution

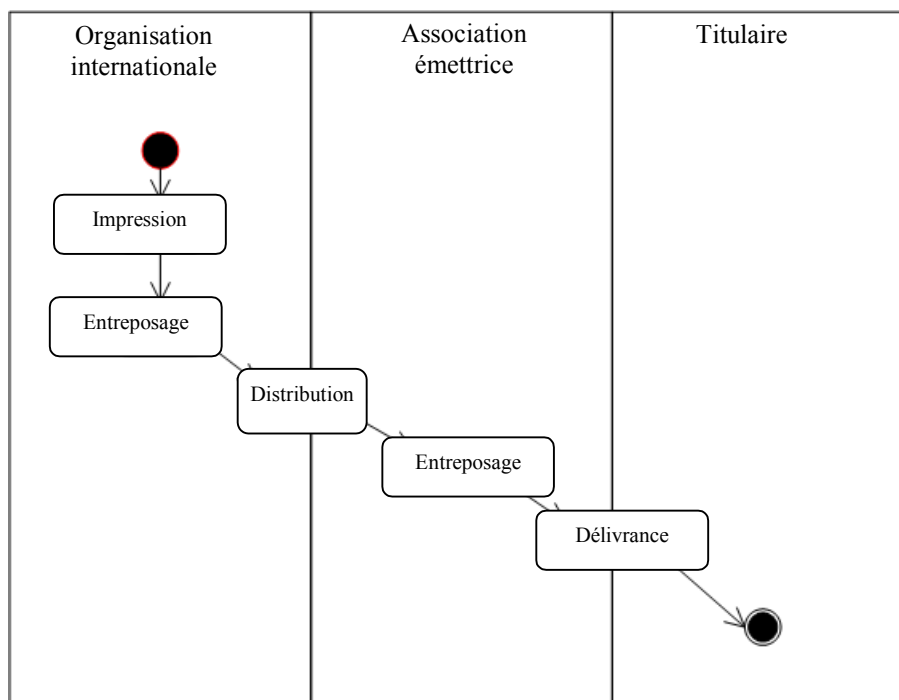


Figure 1.9 – Diagramme d'activité délivrance et distribution

## 1.4.2 Cas d'utilisation transport TIR

### 1.4.2.1 Description du cas d'utilisation transport TIR



Figure 1.10 – Diagramme du cas d'utilisation transport TIR

1.4.2.2 Description du cas d'utilisation transport TIR

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation transport TIR</i>
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 et titulaire du 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	<p>Le titulaire agréé du carnet TIR 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.</p> <p>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.</p> <p>Le transport TIR doit être garanti par des associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 de la Convention TIR.</p>
Conditions a posteriori	<p>Conformément aux cas d'utilisation «durée de vie du carnet TIR», ce cas d'utilisation doit être suivi du:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cas d'utilisation «restitution et archivage».</li> </ul> <p>Suite à l'opération de transport TIR, les marchandises sont placées sous un autre régime douanier.</p>
Scénario	<p>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.</p> <p><u>Étape 1</u>: 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, mais aussi les documents commerciaux et les documents de transport. Des scellements sont apposés sur le compartiment de chargement. 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 prend effet (art. 8, 4).</p> <p><u>Étape 2</u>: Fin de l'opération TIR au bureau de douane de sortie (de passage). L'agent des douanes tamponne la souche n° 2, détache le volet n° 2 et l'envoie au bureau de douane de départ.</p> <p>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, le compartiment de chargement et remplit les rubriques appropriées des volets 1 et 2 et de la souche n° 1.</p> <p>L'étape 2 est identique à l'étape 2 précédente au bureau de douane de sortie (de passage).</p>

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation transport TIR</i>
	<p>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.</p> <p>Au cours de l'étape 2, l'agent des douanes enlève les scellements, tamponne la souche n° 2, détache le volet n° 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.</p> <p>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 remplir en conséquence les rubriques appropriées du carnet TIR (case 16, case 3 de la souche 1 ou case 4 de la souche 2).</p>
Scénario de remplacement	<p>Le scénario de base ne tient pas compte des scénarios suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="387 808 1362 898">1. Acceptation frauduleuse d'un carnet TIR: les fraudeurs peuvent tenter de faire accepter frauduleusement un carnet TIR authentique en utilisant de faux timbres et scellements douaniers;</li> <li data-bbox="387 913 1362 1189">2. Incident ou accident de passage: 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. Toute destruction de marchandises doit être signalée par les autorités compétentes. En pareille circonstance, le transport TIR ne peut prendre fin au bureau de douane de destination prévu mais doit prendre fin au plus proche bureau de douane de passage. 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;</li> <li data-bbox="387 1205 1230 1234">3. Dans certaines conditions, le transport TIR peut être suspendu (art. 26).</li> </ol>
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

1.4.2.3 Diagramme d'activité relatif au cas d'utilisation transport TIR

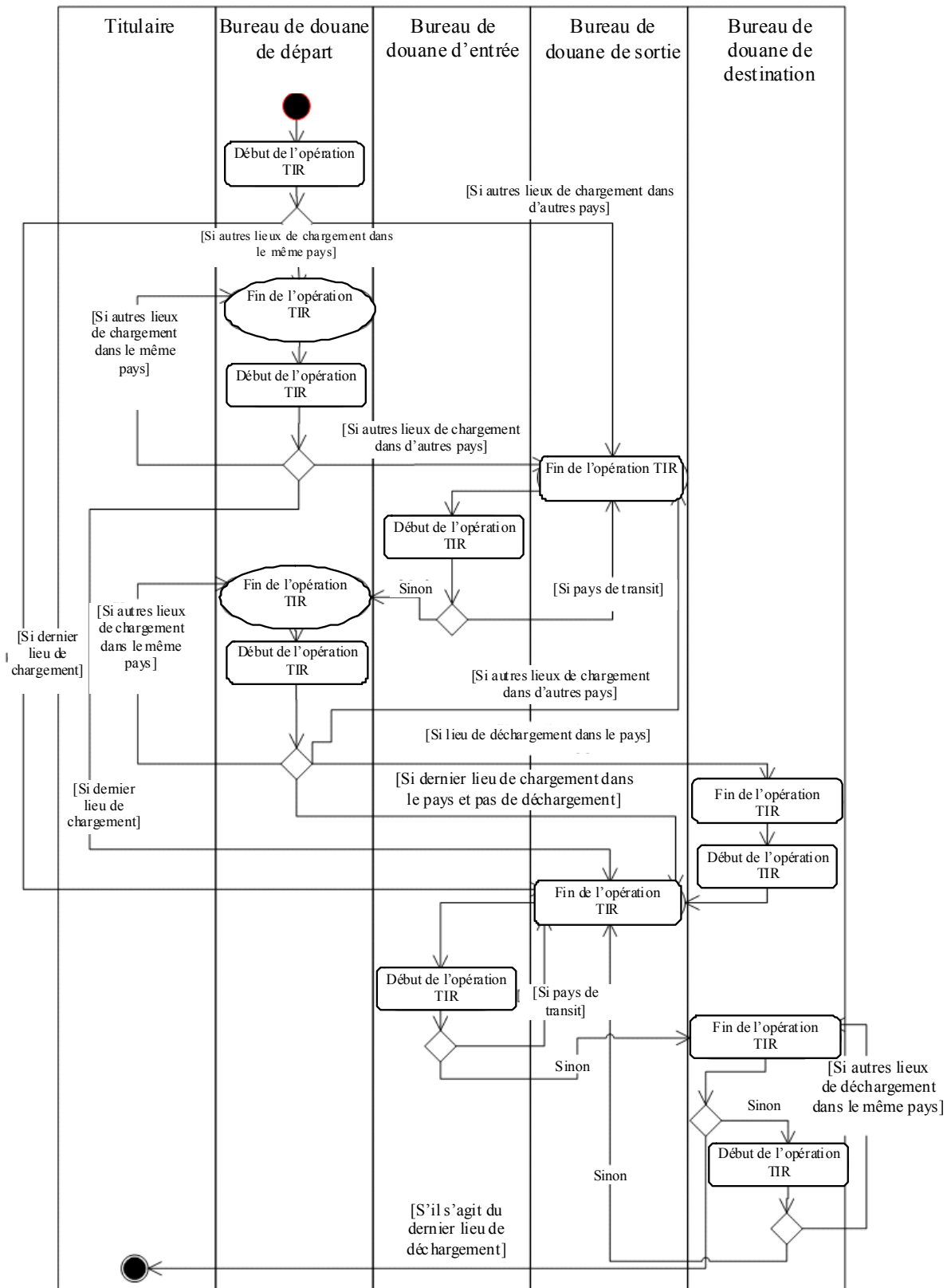


Figure 1.11 – Diagramme d'activité transport TIR

## 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 bureau de douane de destination final.

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 niveau du lieu de chargement suivant, le bureau de douane de départ intermédiaire met fin à l'opération TIR en cours (en faisant office de bureau de douane de destination) avant de débiter 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 trois: **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 trois: **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) met fin à l'opération TIR en cours et le bureau de douane d'entrée (de passage) du pays suivant (territoire douanier) lance une nouvelle opération TIR:
- S'il s'agit d'un pays de passage (territoire douanier): **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 met fin à l'opération TIR en cours (en faisant office de 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 actuel (territoire douanier): **aller à 3**;
  - Si la phase de chargement est terminée, s'il y a un lieu de déchargement dans le pays actuel (territoire douanier) 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 faisant office de 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 du 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) met fin à l'opération TIR en cours et le bureau de douane d'entrée (de passage) du pays suivant (territoire douanier) lance une nouvelle opération TIR:
- S'il s'agit d'un pays de passage (territoire douanier): **répéter 3**;
  - S'il s'agit d'un pays (territoire douanier) dans lequel un déchargement aura lieu et si la somme du nombre de lieux de chargement et du nombre de lieux de déchargement reste inférieure 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 faisant office de bureau de douane de départ):
- S'il y a d'autres lieux de déchargement dans d'autres pays (territoires douaniers) et si la somme du nombre de lieux de chargement et du nombre de lieux de déchargement reste inférieure à 4: **aller à 3**;
  - S'il y a d'autres lieux de déchargement dans le même pays (territoire douanier) et si la somme du nombre de lieux de chargement et du nombre de lieux de déchargement reste inférieure à 4: **aller à 3.1**.

### 1.4.3 Cas d'utilisation restitution et archivage

#### 1.4.3.1 Diagramme du cas d'utilisation restitution et archivage

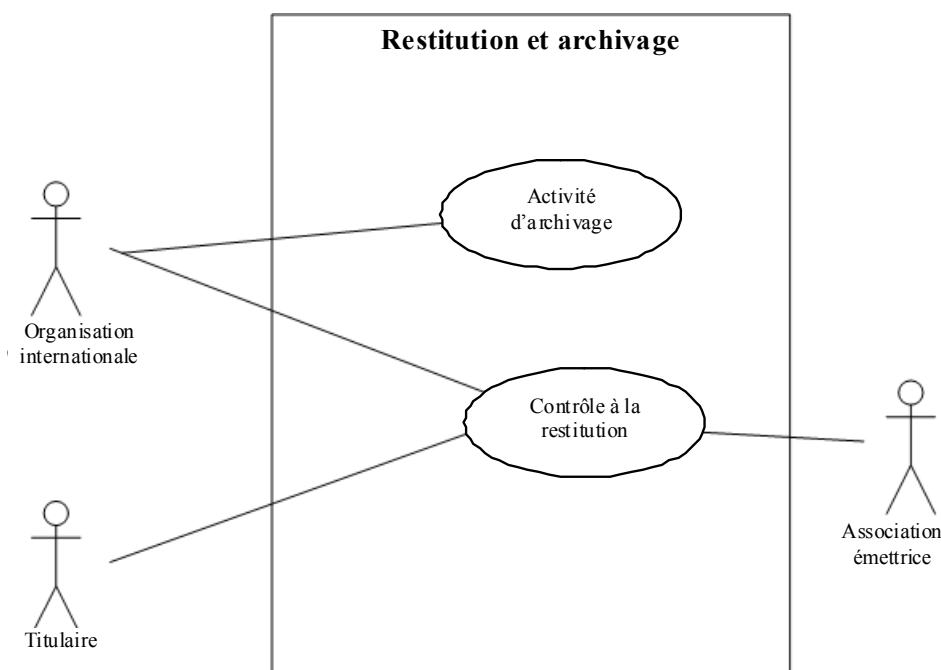


Figure 1.12 – Diagramme du cas d'utilisation restitution et archivage

### Description du cas d'utilisation restitution et archivage

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation restitution et archivage</i>
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 du carnet TIR, association nationale et organisation internationale.
Objectifs	Entreposage centralisé des preuves de fin de l'opération TIR pour la durée de la responsabilité de la chaîne de garantie internationale.
Conditions préalables	Conformément au cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR, ce cas d'utilisation peut être lancé dans deux circonstances: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le carnet TIR a été délivré à un titulaire, qui l'a utilisé pour un transport TIR;</li> <li>• Le carnet TIR a été délivré à un titulaire qui ne l'a pas utilisé (généralement pour cause d'expiration du carnet TIR).</li> </ul>
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: <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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.</li> </ol>
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

1.4.3.2 Diagramme d'activité du cas d'utilisation restitution et archivage

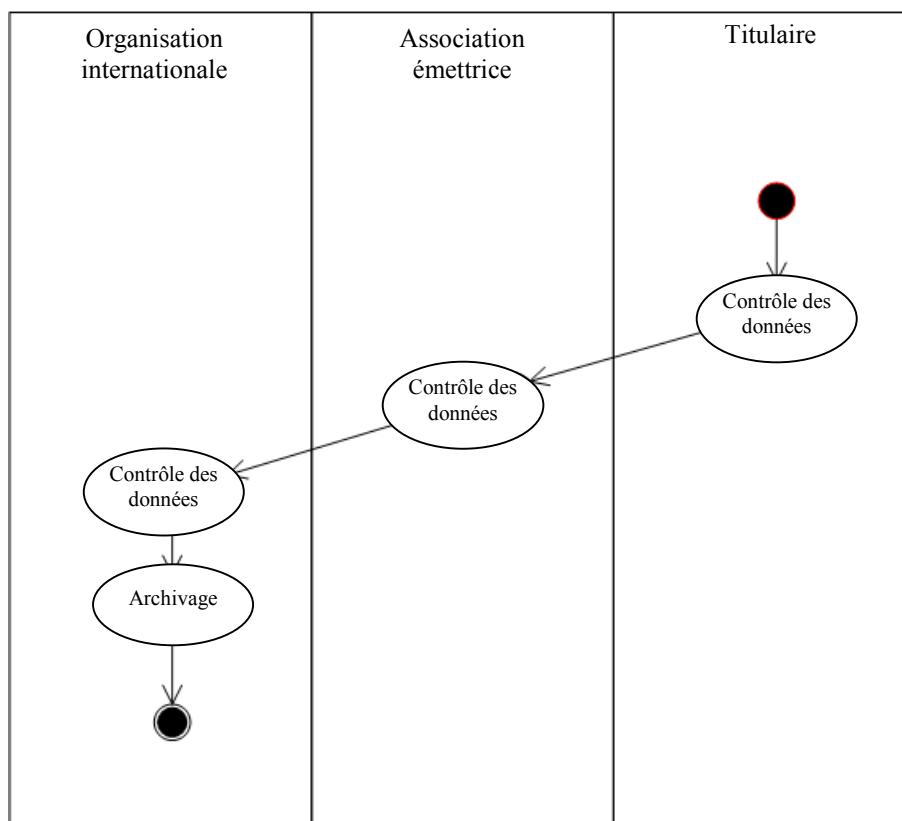


Figure 1.13 – Diagramme d'activité restitution et archivage

1.4.4 Cas d'utilisation procédure d'apurement

1.4.4.1 Diagramme du cas d'utilisation procédure d'apurement

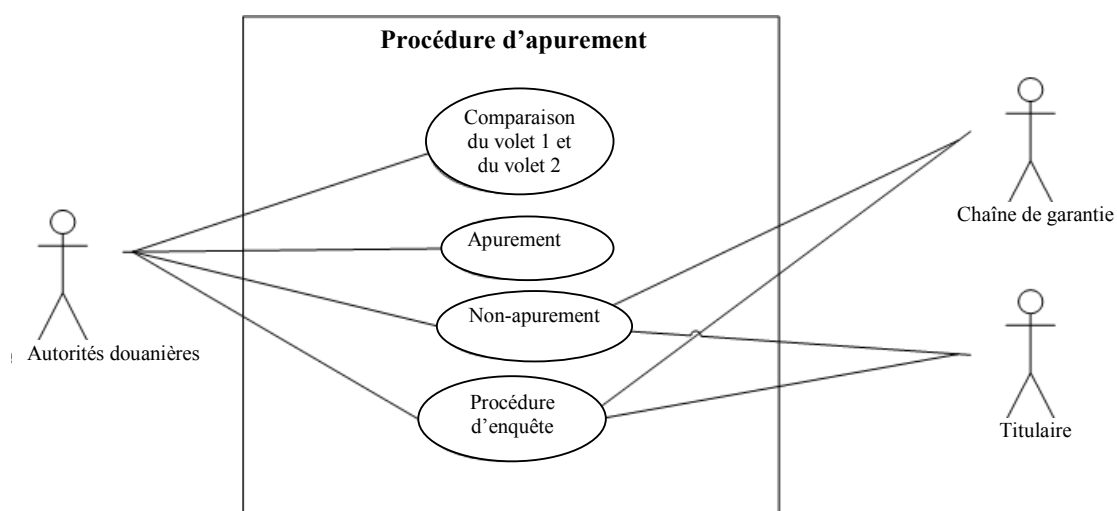


Figure 1.14 – Diagramme du cas d'utilisation procédure d'apurement

## 1.4.4.2 Description du cas d'utilisation procédure d'apurement

<i>Désignation</i>	<i>Procédure d'apurement d'une opération TIR</i>
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 et chaîne de garantie.
Objectifs	Déterminer si l'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 est lancé après le début de l'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 <sup>os</sup> 1 et 2 afin de procéder à l'apurement.
Scénario de remplacement	Le scénario de base ne tient pas compte des scénarios suivants: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Au lieu d'envoyer les volets par la poste, les différents bureaux de douane peuvent échanger des messages électroniques;</li> <li>2. Si le certificat de fin d'opération TIR a été obtenu de manière inadéquate ou frauduleuse, ou si l'opération n'est pas terminée, le titulaire n'est pas déchargé de ses responsabilités et l'association nationale n'est pas déchargée de sa garantie.</li> </ol>
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

1.4.4.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation procédure d'apurement

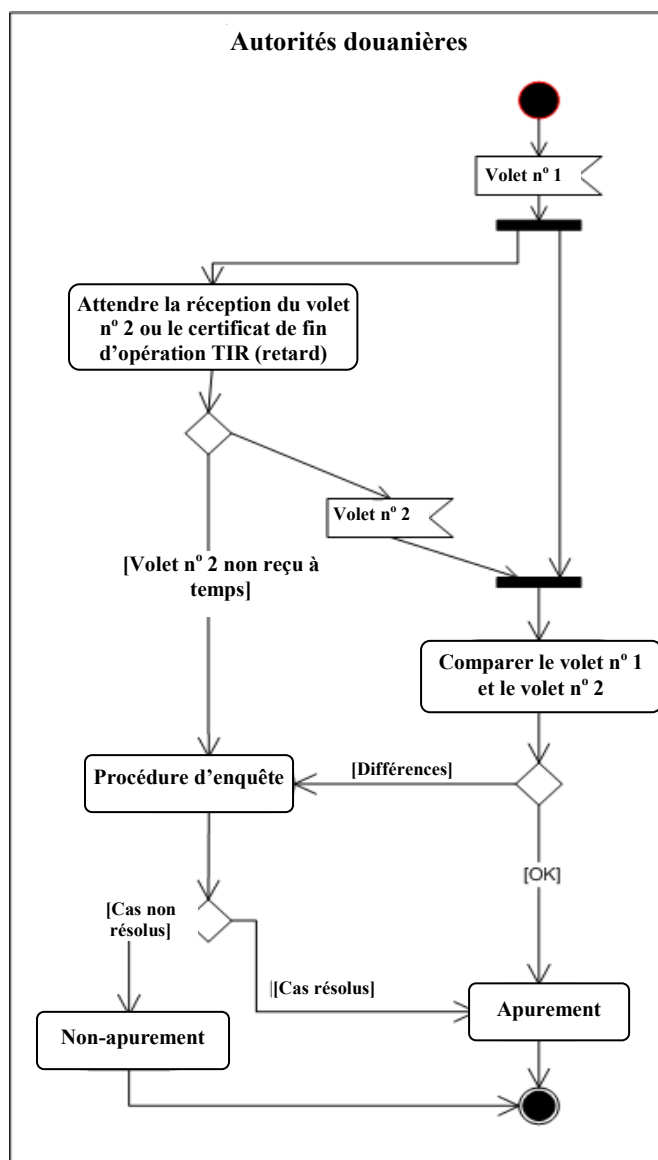


Figure 1.15 – Diagramme d'activité procédure d'apurement

## 1.4.4.4 Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation 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 n° 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 n° 1 et n° 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 n° 1 dûment rempli. Une date limite de réception du volet n° 2 est alors fixée.

- Si le volet n° 2 arrive avant la date limite: **aller à 2**
- Si le volet n° 2 n'arrive pas avant la date limite: **aller à 3**.

2. Les informations figurant sur le volet n° 1 et sur le volet n° 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 au règlement des douanes 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 la législation des douanes et qu'il n'y a pas lieu de percevoir des taxes et des droits: aller à 4.

3. Lancement d'une procédure d'enquête:

- Si la procédure d'enquête conclut qu'une infraction à la législation des douanes 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**.

1.4.5 Cas d'utilisation début d'une opération TIR

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

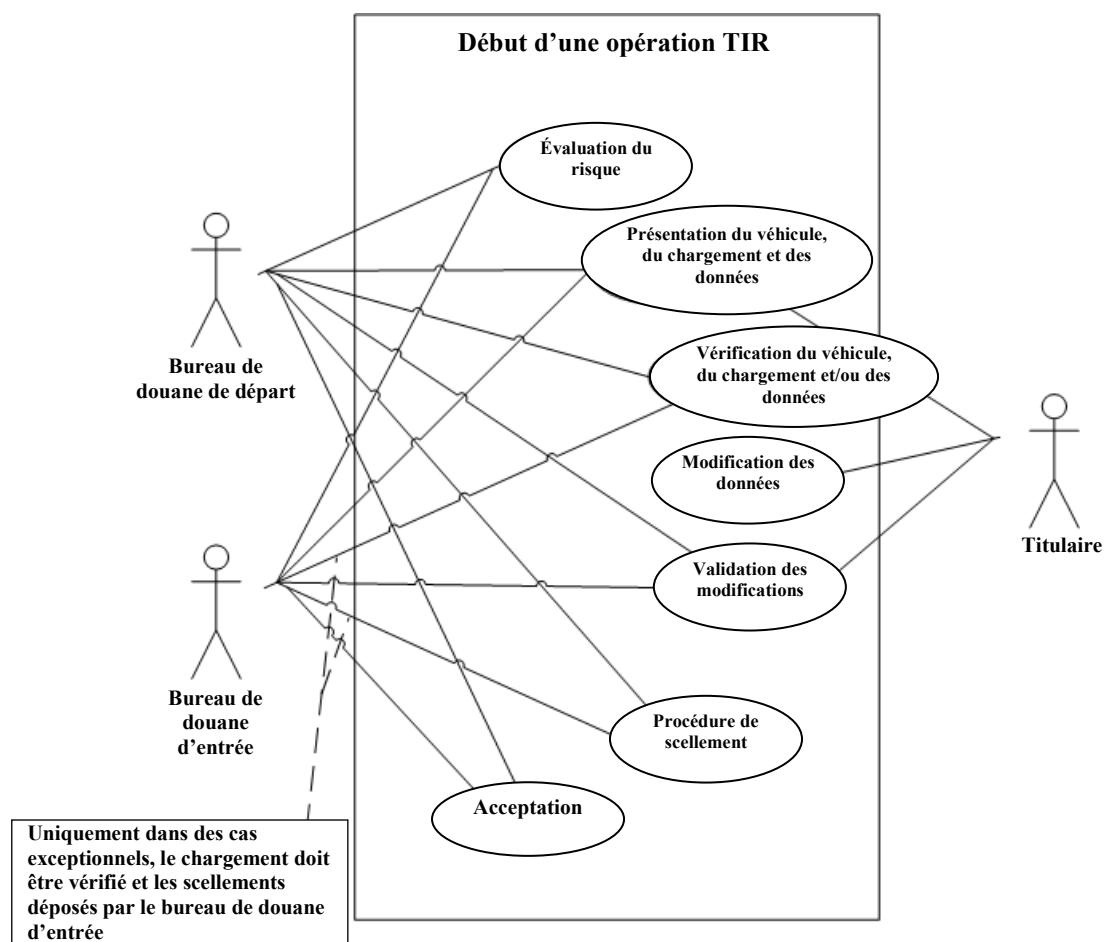


Figure 1.16 – Diagramme du cas d'utilisation début d'une opération TIR

## 1.4.5.2 Description du cas d'utilisation début d'une opération TIR

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation début d'une opération TIR</i>
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 du carnet TIR et 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au début du transport TIR: le titulaire du carnet TIR a fourni et validé toutes les informations nécessaires au transport TIR;</li> <li>• Dans tous les autres cas: l'opération TIR précédente est terminée.</li> </ul>
Conditions a posteriori	Conformément au cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR, ce cas d'utilisation précède: <ul style="list-style-type: none"> <li>• La fin de l'opération TIR.</li> </ul> De plus, la procédure d'apurement est alors lancée.
Scénario Bureau de douane de départ	Un titulaire agréé 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 scelllements 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 <sup>os</sup> 1 et 2 du carnet TIR. L'agent des douanes remplit les rubriques 18 et 20 à 23 des volets n <sup>os</sup> 1 et 2 correspondant à l'opération TIR, remplit la souche n <sup>o</sup> 1, détache le volet n <sup>o</sup> 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 scelllements 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 <sup>os</sup> 1 et 2 correspondant à l'opération TIR, remplit la souche n <sup>o</sup> 1, détache le volet n <sup>o</sup> 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 scelllements sur le compartiment de chargement et valide le carnet TIR en inscrivant le numéro d'identification des scelllements dans la rubrique 16, en apposant le timbre, puis en inscrivant la signature, la date et le nom du bureau de douane de départ intermédiaire dans la rubrique 17 de tous les volets n <sup>os</sup> 1 et 2 que contient encore le carnet TIR. Il remplit les rubriques 18 et 20 à 23 des volets n <sup>os</sup> 1 et 2 correspondant à l'opération TIR, remplit la souche n <sup>o</sup> 1, détache le volet n <sup>o</sup> 1 et restitue le carnet TIR à son titulaire.



<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation début d'une opération TIR</i>
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.
Conditions spéciales	Dans le cas des marchandises pondéreuses et volumineuses, qui portent leurs propres marques d'identification, il n'est pas nécessaire d'apposer de scellement, ni d'utiliser de véhicule utilitaire agréé. La présence de marques d'identification spécifiques est 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.
Conditions applicables	–

1.4.5.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation début d'une opération TIR

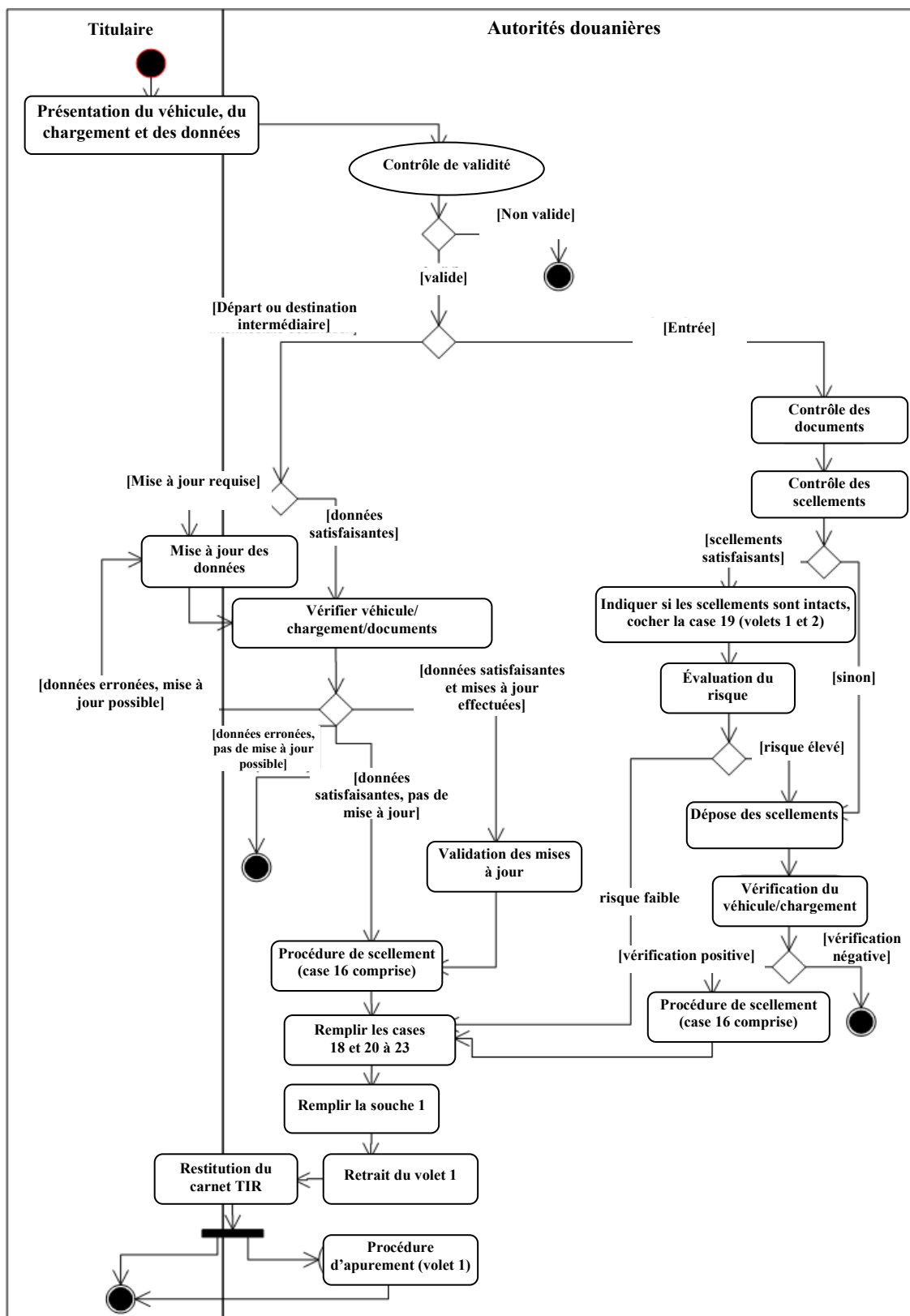


Figure 1.17 – Diagramme d'activité début d'une opération TIR

### Description structurée du diagramme d'activité du cas d'utilisation début d'une opération TIR

1. Le lancement d'une opération TIR **COMMENCE** lorsque le titulaire du carnet TIR présente à un bureau de douane un carnet TIR validé 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<sup>os</sup> 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<sup>os</sup> 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 un 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 le chargement et le compare aux données du carnet TIR et des documents d'accompagnement.

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

2. L'agent des douanes remplit les rubriques 18 et 20 à 23 des volets n<sup>os</sup> 1 et 2 correspondant à l'opération TIR.

- Il remplit la souche n<sup>o</sup> 1;
- Il détache le volet n<sup>o</sup> 1;
- Il restitue le carnet TIR au titulaire;
- Il conserve ou transmet le volet n<sup>o</sup> 1 en vue de la procédure d'apurement: **FIN**.

1.4.6 Cas d'utilisation fin d'une opération TIR

1.4.6.1 Diagramme d'activité du cas d'utilisation fin d'une opération TIR

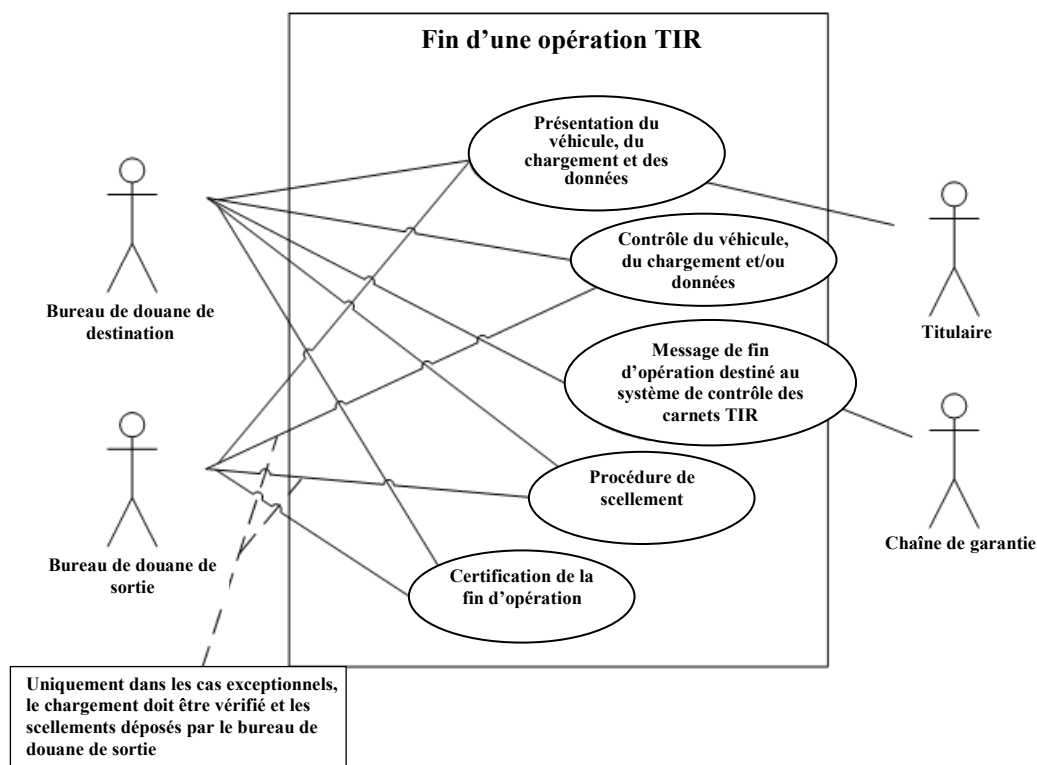


Figure 1.18 – Diagramme d'activité du cas d'utilisation fin d'une opération TIR

1.4.6.2 Description du cas d'utilisation fin d'une opération TIR

Désignation	Cas d'utilisation fin d'une 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 <sup>6</sup> ).
Acteurs	Titulaire du carnet TIR, autorités douanières et 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 être lancé 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 n° 2 ou le certificat de fin d'opération est envoyé au bureau responsable de l'apurement de l'opération TIR.

<sup>6</sup> La procédure de fin d'opération TIR dans un bureau de départ intermédiaire diffère légèrement de celle en vigueur dans les bureaux de douane de sortie ou de destination.

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation fin d'une opération TIR</i>
Scénario 1	<p>Fin d'une opération TIR au bureau de douane de sortie (de passage)</p> <p>Le titulaire présente le véhicule routier, les marchandises et le carnet TIR au bureau de douane de sortie (de passage) à des 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 de scellement mentionné dans le carnet TIR.</p> <p>L'agent des douanes peut également examiner toutes les parties du véhicule outre le compartiment de chargement scellé (note explicative 0.21-1 à l'article 21 de la Convention TIR).</p> <p>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 du chargement d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou d'un conteneur, l'agent des douanes appose de nouveaux scellements et inscrit sur les volets du carnet TIR utilisé 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).</p> <p>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 alors certifier la fin de cette opération TIR sous réserve. Dans ce cas, l'agent des douanes remplit la rubrique 24 de la feuille verte détachable du volet n° 2 en inscrivant le nom du bureau de douane de sortie (<u>de passage</u>), coche la case 25 (ou ne la coche pas, si la réserve se justifie parce qu'il a constaté 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 un timbre, une date et une signature. Ensuite, l'agent des douanes remplit en conséquence la souche verte correspondante, à savoir en inscrivant le nom du bureau de douane de sortie (<u>de passage</u>) sous la rubrique 1, coche la case 2 (ou ne la coche pas si la réserve se justifie par le fait que les marques d'identification ou les scellements ne sont pas restés intacts), note également la lettre R sous la rubrique 5 en inscrivant la raison de la fin de l'opération TIR sous réserve, et remplit la rubrique 6 en y apposant le timbre de la douane, la date et la signature.</p> <p>Si l'agent des douanes estime que les vérifications sont satisfaisantes, il remplit la rubrique 24 du feuillet vert détachable du volet n° 2 du carnet TIR en inscrivant le nom du bureau de douane de sortie (<u>de passage</u>), coche la case 25 et remplit la rubrique 28 en y apposant un timbre, une date et une signature. Ensuite, l'agent des douanes remplit en conséquence la souche verte correspondante, à savoir en inscrivant le nom du bureau de douane de sortie (<u>de passage</u>) sous la rubrique 1, coche la case 2 et remplit la rubrique 6 en y apposant le timbre de la douane, la date et la signature.</p> <p>Après avoir rempli le volet et la souche n° 2, avec ou sans réserve, l'agent des douanes détache le volet vert n° 2 du carnet TIR et restitue celui-ci au titulaire. L'opération TIR est maintenant terminée (art. 1, par. d), de la Convention TIR). L'agent des douanes déchire ensuite le feuillet vert détachable du volet n° 2 du carnet TIR.</p>
Scénario 2	<p>Fin d'une opération TIR au bureau de douane de destination</p> <p>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.</p> <p>L'agent des douanes peut également inspecter la totalité d'un véhicule outre le compartiment de chargement scellé (note explicative 0.21-1 à l'article 21 de la Convention TIR).</p> <p>L'agent des douanes retire les scellements et vérifie les marchandises.</p>

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation fin d'une opération TIR</i>
	<p>Si l'agent des douanes estime que les vérifications ne sont pas satisfaisantes, en raison de certaines irrégularités constatées 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 n° 2 du carnet TIR en inscrivant le nom du bureau de douane de destination, en cochant la case 25 (ou en ne la cochant pas si les réserves formulées tiennent au fait que les scellements ou les marques d'identification ne sont pas restées intacts), en inscrivant le numéro des emballages pour lesquels la fin de l'opération TIR est certifiée, sous la rubrique 26, en inscrivant la lettre R dans la rubrique 27 et en apposant un timbre et en inscrivant une date et une signature dans la rubrique 28. 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 (en cochant la case 2 ou en ne la cochant pas si cette réserve se justifie par le fait que les scellements ou les marques d'identification ne sont pas restés intacts), en inscrivant le nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR est certifiée sous la rubrique n° 3 en portant la mention R sous la rubrique 5 et en inscrivant la raison pour laquelle l'opération TIR est terminée sous réserve, puis en apposant le timbre des douanes et en inscrivant la date et une signature dans la rubrique 6.</p> <p>Si l'agent des douanes juge satisfaisantes les vérifications effectuées, il inscrit dans la rubrique 24 du feuillet vert détachable approprié du volet n° 2 du carnet TIR le nom du bureau de douane de destination, coche la case 25, inscrit dans la rubrique 26 le nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR est certifiée et, dans la rubrique 28, appose un tampon et inscrit la date et une 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 n° 3 le nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR est certifiée et appose le timbre des douanes et inscrit la date et une signature dans la rubrique 6.</p> <p>Après avoir rempli le volet et la souche n° 2 avec ou sans réserve, l'agent des douanes détache le volet vert n° 2 du carnet TIR et restitue le carnet à son titulaire. L'agent des douanes déchire ensuite le feuillet vert détachable du volet n° 2 du carnet TIR, conserve la partie supérieure du volet vert n° 2 au bureau de douane de destination.</p> <p>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.</p> <p>L'agent des douanes envoie le feuillet vert détachable au bureau de douane d'entrée (de passage).</p>
Scénario 3	<p>Bureau de douane de destination intermédiaire</p> <p>Dans le cas d'un transport TIR portant sur différents chargements partiels, une ou deux opérations TIR se terminent 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 1.4.5).</p>
Scénario de remplacement	<p>Les scénarios de base ne tiennent pas compte des scénarios suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Non-validation du carnet TIR par les douanes;</li> <li>2. Acceptation falsifiée du carnet TIR;</li> <li>3. Utilisation de carnets TIR volés ou perdus.</li> </ol>
Conditions spéciales	<p>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.</p>
Extensions	<p>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.</p>
Conditions applicables	<p>—</p>

1.4.6.3 Diagramme d'activité du cas d'utilisation fin d'une opération TIR

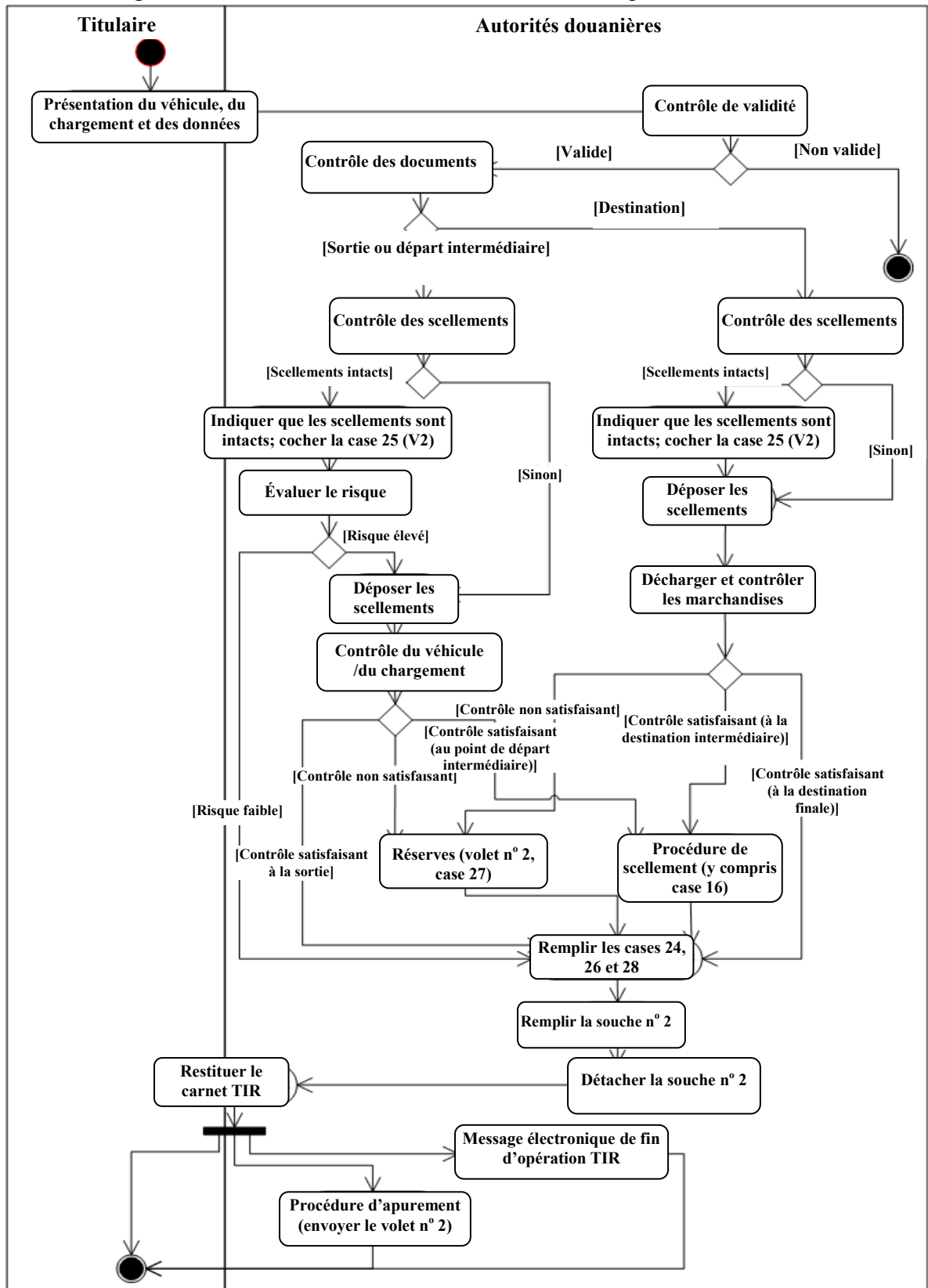


Figure 1.19 – Diagramme d'activité fin d'une opération TIR

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

1. La fin d'une opération TIR **COMMENCE** lorsque le titulaire du 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, 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 n° 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 vérifications sont satisfaisantes au bureau de douane de destination final: **aller à 3**;
- Si les vérifications ne sont pas satisfaisantes: **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 n° 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 le chargement et le véhicule.

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

1.2.2.1 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 restants dans le carnet TIR les caractéristiques détaillées des nouveaux scellements imposés et 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 n° 2 correspondant à l'opération TIR.

- Il remplit la souche n° 2;
- Il retire le volet n° 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**.



## 1.5 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, par exemple des personnes, des lieux, des concepts ou des 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 du carnet TIR.

## 1.6 Diagramme de classe de haut niveau

### 1.6.1 Description du diagramme de classe de haut niveau

Les diagrammes ci-dessous sont extraits du diagramme complet de classe de haut niveau indiqué au chapitre 1.6.2. 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.*

## 1.6.1.1 Organisation internationale



Figure 1.20 – Classe organisation internationale et relations correspondantes

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IRU</li> <li>• ...</li> </ul>
Classes associées	Transport TIR et association.
Associations et contraintes	<p>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 seule et même organisation internationale. L'organisation internationale peut représenter la chaîne de garantie pour un nombre illimité de transports (condition 1).</p> <p>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 plusieurs 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).</p>
Conditions applicables	1 et 2.

Tableau 1.3 – Description du diagramme de la sous-classe organisation internationale

1.6.1.2 Association

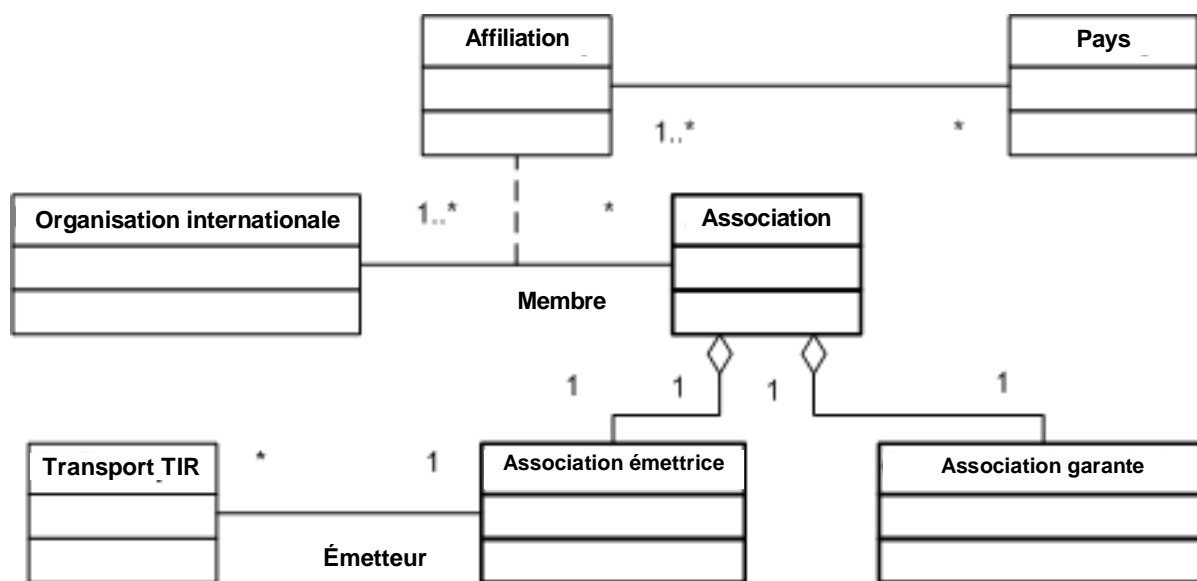


Figure 1.21 – Classe association et relations correspondantes

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FEBETRA</li> <li>• BGL</li> <li>• ...</li> </ul>
Classes associées	Transport TIR et organisation internationale.
Associations et contraintes	<p>Une association est à la fois une association émettrice, responsable de la délivrance des carnets TIR à leurs titulaires et une association garante, de façon à constituer la chaîne de garantie sur son territoire national. Ces deux rôles sont indissociables (condition 3).</p> <p>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 plusieurs pays (par exemple, la participation à une organisation telle que la FEBETRA-IRU est valide pour la Belgique et le Luxembourg). Un pays peut être avoir plusieurs affiliations (condition 2).</p> <p>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).</p>
Conditions applicables	2, 3 et 4.

Tableau 1.4 – Description du diagramme de la sous-classe association

1.6.1.3 Véhicule routier

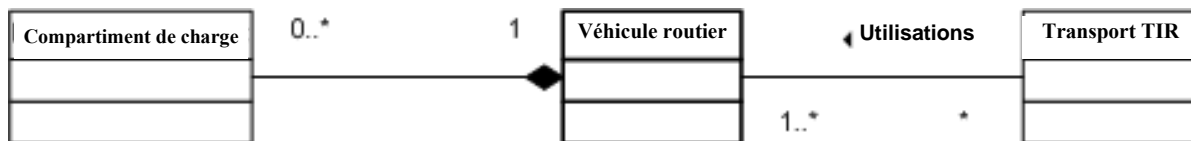


Figure 1.22 – Classe véhicule routier et relations correspondantes

Nom	Diagramme de la sous-classe véhicule routier
Description	Sous-ensemble du diagramme classe véhicule routier de haut niveau, représentant la classe et l'ensemble des relations avec les autres classes.
Classe centrale	Véhicule routier.
Instance type de la classe centrale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tracteur routier (marque W, modèle X, n° de châssis Y, n° d'immatriculation ZZZZ)</li> <li>• Semi-remorque (marque M, modèle N, n° de châssis O, n° d'immatriculation PPPP)</li> <li>• ...</li> </ul>
Classes associées	Compartment de chargement et transport TIR.
Associations et contraintes	<p>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).</p> <p>Un véhicule routier peut ne comprendre aucun compartiment de chargement ou en comprendre plusieurs. Un compartiment de chargement fait partie d'un seul et même véhicule routier (condition 7).</p>
Conditions applicables	6 et 7.

Tableau 1.5 – Description du diagramme de la sous-classe véhicule routier

1.6.1.4 Unité de chargement scellée

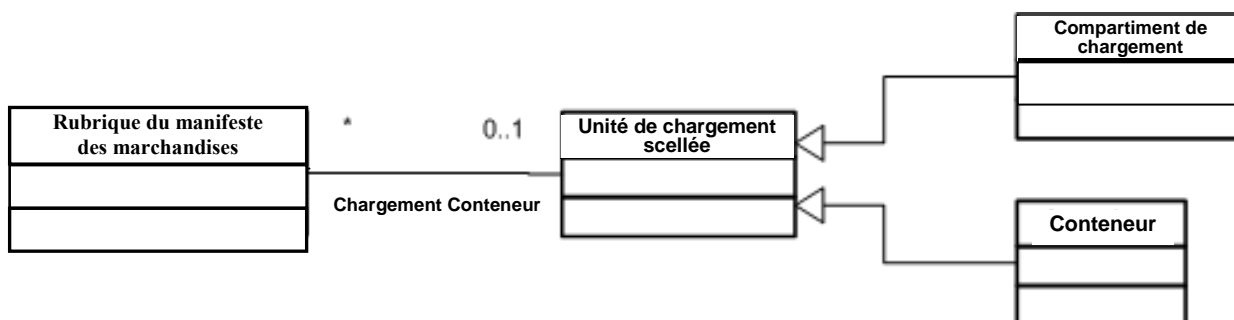


Figure 1.23 – Classe unité de chargement scellée et relations correspondantes

Nom	Diagramme de 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conteneur n° xxxxxxxx</li> <li>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</li> <li>...</li> </ul>
Classes associées	Rubrique du manifeste des marchandises
Associations et contraintes	<p>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).</p> <p>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).</p>
Conditions applicables	8 et 9.

Tableau 1.6 – Description du diagramme de la sous-classe unité de chargement scellée

### 1.6.1.5 Transport TIR

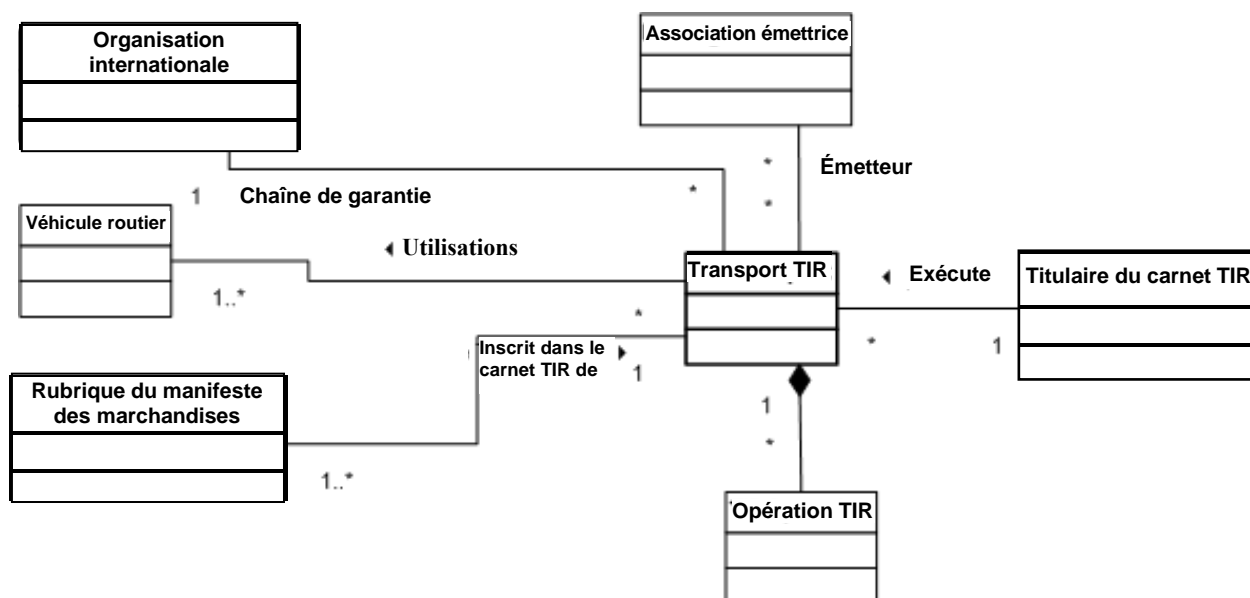


Figure 1.24 – Classe transport TIR et relations correspondantes

<i>Nom</i>	<i>Diagramme de la sous-classe transport TIR</i>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport de 2 000 kg de chocolat de Genève à Moscou sous couvert du carnet TIR n° XC38000000</li> <li>• Transport de 100 ordinateurs d'Ankara à Madrid sous couvert du carnet TIR n° XC38999999</li> <li>• ...</li> </ul>
Classes associées	Organisation internationale, association émettrice, véhicule routier, opération TIR, rubrique du manifeste des marchandises et titulaire du carnet TIR.
Associations et contraintes	<p>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 seule et même organisation internationale. L'organisation internationale peut représenter la chaîne de garantie pour un nombre illimité de transports (condition 1).</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>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 (il serait judicieux de supprimer la limite supérieure). Une opération TIR fait partie d'un seul et même transport TIR (condition 10).</p> <p>Une rubrique du manifeste des marchandises ne peut concerner qu'un seul et même transport TIR. En revanche, le même transport TIR peut être visé par plusieurs rubriques du manifeste des marchandises (condition 11).</p> <p>Un transport TIR est réalisé par un seul et même titulaire du carnet TIR. Le titulaire d'un carnet TIR peut effectuer un nombre quelconque de transports TIR (condition 12).</p>
Conditions applicables	1, 4, 6, 10, 11 et 12.

*Tableau 1.7 – Description du diagramme de la sous-classe transport TIR*

1.6.1.6 Opération TIR

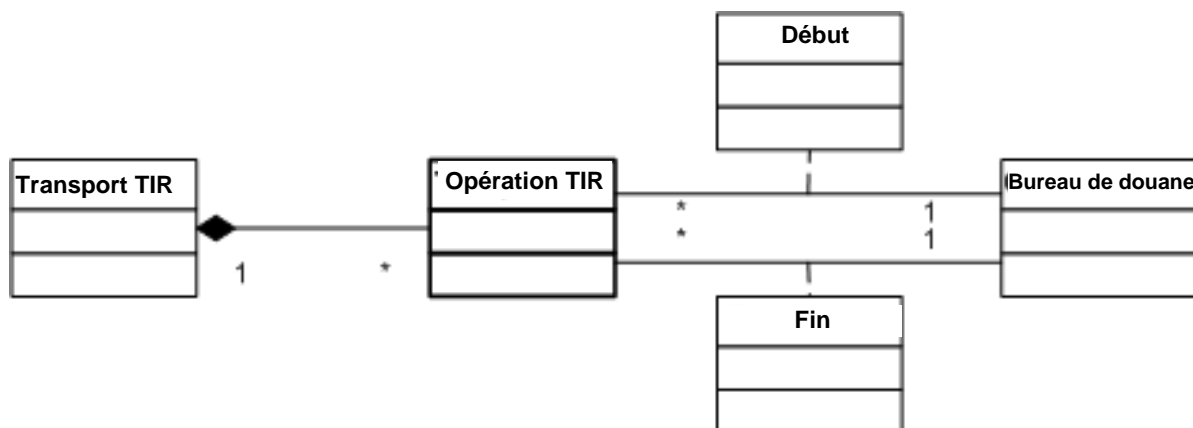


Figure 1.25 – Classe opération TIR et relations correspondantes

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opération de transit par la Suisse sous couvert du carnet TIR n° XC380000XX au départ de Genève et jusqu'à Bâle</li> <li>Première opération d'un transport TIR sous couvert du carnet TIR n° X380000YY, au départ de Moscou et jusqu'à la frontière avec la Finlande (Vyborg)</li> <li>...</li> </ul>
Classes associées	Transport TIR et bureau de douane.
Associations et contraintes	<p>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 (il serait judicieux de supprimer la limite supérieure). Une opération TIR fait partie d'un seul et même transport TIR (condition 10).</p> <p>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).</p>
Conditions applicables	10 et 13.

Tableau 1.8 – Description du diagramme de la sous-classe opération TIR

1.6.1.7 Rubrique du manifeste des marchandises

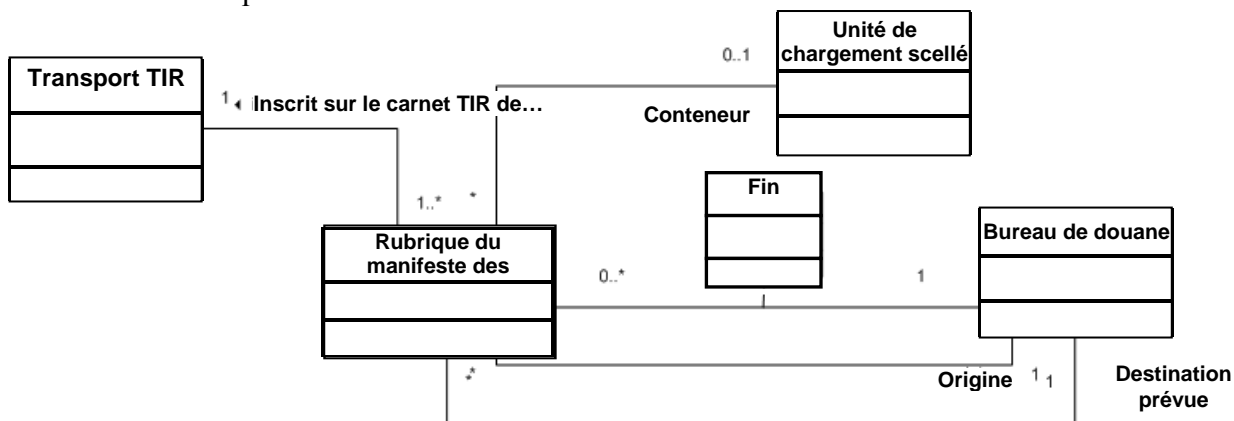


Figure 1.26 – Classe rubrique du manifeste des marchandises et relations correspondantes

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	Élément d'un chargement TIR.
Instance type de la classe centrale	<ul style="list-style-type: none"> <li>200 kg de chocolat chargés à Genève et transportés sous couvert du carnet TIR n° XC380000ZZ, à destination de Budapest</li> <li>10 voitures chargées à Turin, transportées sous couvert du carnet TIR n° XC380000VV, à destination de Budapest</li> <li>...</li> </ul>
Classes associées	Unité de chargement scellée, bureau de douane et transport TIR.
Associations et contraintes	<p>Une unité de chargement scellée contient 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).</p> <p>Une rubrique du manifeste des marchandises est associée à un seul et même transport TIR. Un transport TIR peut comporter une ou plusieurs rubriques du manifeste des marchandises (condition 11).</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises sont chargées dans 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).</p>
Conditions applicables	9, 11, 14, 15 et 17.

Tableau 1.9 – Description du diagramme de la sous-classe rubrique du manifeste des marchandises



1.6.1.8 Bureau de douane

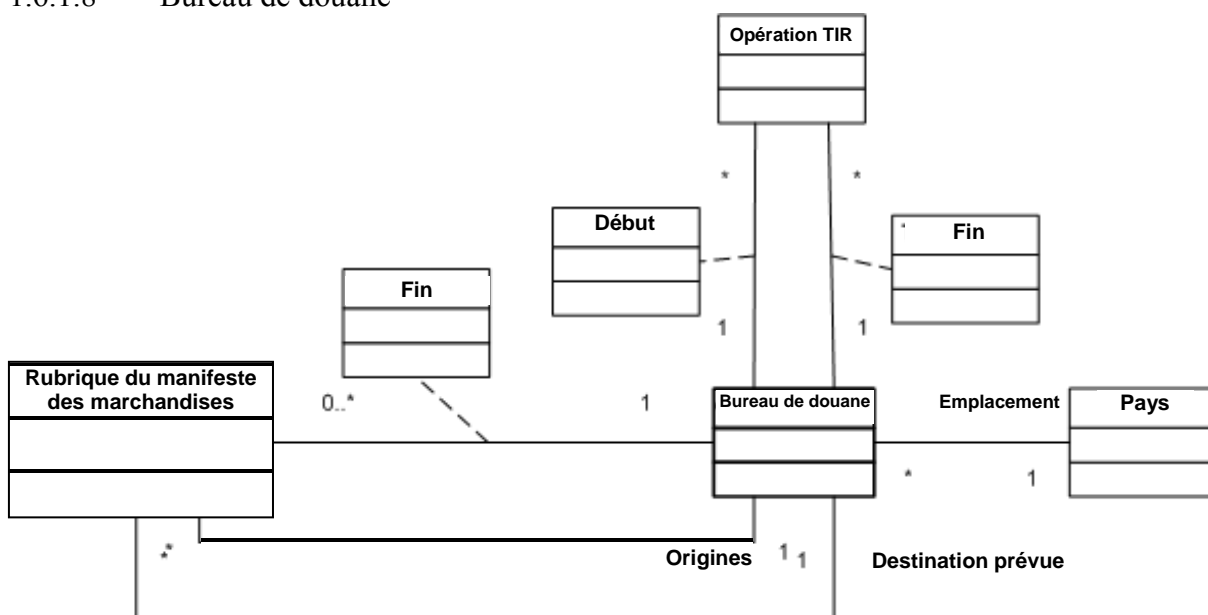


Figure 1.27 – Classe bureau de douane et relations correspondantes

Nom	Diagramme de la sous-classe bureau de douane
Description	Sous-ensemble du diagramme de classe 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	• ??
Classes associées	Opération TIR, rubrique du manifeste des marchandises et pays.
Associations et contraintes	<p>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 douane donné peut commencer et terminer un nombre quelconque d'opérations TIR (condition 13).</p> <p>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).</p> <p>Une rubrique du manifeste des marchandises correspond au seul et unique bureau de douane de destination prévue. Un bureau de douane peut constituer la destination prévue de plusieurs rubriques du manifeste des marchandises (condition 15).</p> <p>Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises sont chargées dans 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).</p> <p>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).</p>
Conditions applicables	13, 14, 15, 17 et 18.

Tableau 1.10 – Description du diagramme de la sous-classe bureau de douane

## 1.6.1.9 Pays

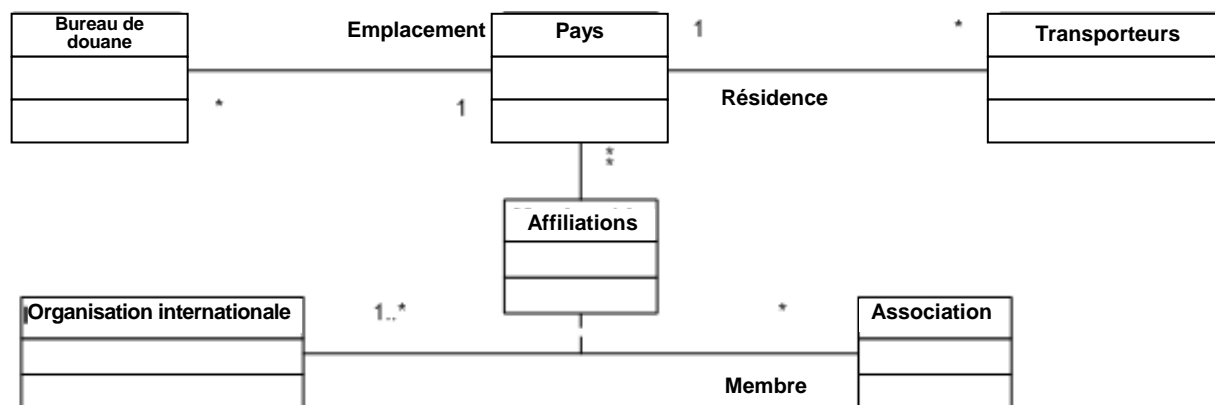


Figure 1.28 – Classe pays et relations correspondantes

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suisse</li> <li>• Luxembourg</li> <li>• ...</li> </ul>
Classes associées	Ensemble de membres (organisation internationale et association), bureau de douane et transporteur.
Associations et contraintes	<p>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).</p> <p>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).</p> <p>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).</p>
Conditions applicables	2, 18 et 19.

Tableau 1.11 – Description du diagramme de la sous-classe pays

1.6.1.10 Titulaire du carnet TIR

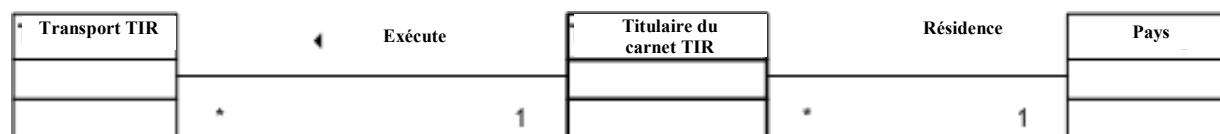


Figure 1.29 – Classe transporteur et relations correspondantes

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 du carnet TIR.
Instance type de la classe centrale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• THALMANN TRANSPORTE AG</li> <li>• RAB-TRANS- Sp.z o.o.</li> <li>• ...</li> </ul>
Classes associées	Transport TIR et pays.
Associations et contraintes	<p>Un transport TIR est réalisé par un seul et même titulaire du carnet TIR. Le titulaire d'un carnet TIR peut effectuer un nombre quelconque de transports TIR (condition 12).</p> <p>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).</p>
Conditions applicables	12 et 19.

Tableau 1.12 – Description du diagramme de la sous-classe transporteur



## **2. PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE COMMERCE ÉLECTRONIQUE**

### **2.1 Description détaillée du système eTIR**

Comme indiqué dans le chapitre 1 du modèle de référence, l'informatisation du régime TIR doit, au bout du compte, s'étendre à la totalité de la vie du carnet TIR, depuis sa distribution, en passant par sa délivrance, jusqu'à sa restitution une fois l'opération de transport terminée, et enfin son archivage avec pour objectif ultime la suppression définitive du support papier, sans aller à l'encontre de l'esprit de la Convention TIR. Afin de se simplifier la tâche, le Groupe de travail a décidé (et ensuite confirmé) que l'informatisation devait être axée sur la création d'une base de données internationale centralisée permettant aux autorités douanières de gérer les données sur les garanties mais aussi de s'échanger des informations, deux aspects qui avaient jusqu'à présent échappé à l'informatisation.

À la demande des Parties contractantes, le système eTIR ne prévoit pas la mise au point d'une déclaration électronique mais seulement des messages de déclaration normalisés. La conception technique des mécanismes de déclaration serait confiée à des entreprises nationales ou privées. Parmi les autres éléments non prévus dans le système eTIR figurent l'agrément des organisations internationales, des associations nationales, des transporteurs et des véhicules, l'organisation et le fonctionnement du système de garantie, la gestion d'un système de contrôle conformément à l'annexe 10 et l'administration de la Convention TIR.

La première partie du présent chapitre contient la description détaillée d'une base de données internationale centralisée, à savoir le système international eTIR, qui vise à compléter par des initiatives du secteur public ou du secteur privé l'informatisation du carnet TIR pendant toute sa durée de vie. Elle contient en outre les principes généraux d'une transition en douceur d'un système fondé sur un support papier à un système entièrement informatisé. La seconde partie du présent chapitre, quant à elle, explique le fonctionnement du système international eTIR au moyen de cas d'utilisation et de diagrammes d'activité.

#### **2.1.1 Acteurs et rôles**

La présente section définit les tâches et les obligations incombant aux acteurs ainsi que leurs rôles.

##### **2.1.1.1 Autorités douanières**

Les autorités douanières peuvent jouer les rôles suivants:

- Bureau de douane de départ;
- Bureau de douane de destination;
- Bureau de douane d'entrée (de passage);
- Bureau de douane de sortie (de passage);
- Bureau de douane d'apurement.

#### 2.1.1.2 Le système international eTIR

Le système international eTIR échange des données avec la chaîne de garantie et veille à la bonne gestion, par les autorités douanières, des données concernant les garanties au niveau international. En outre, étant donné que, dans le système eTIR, l'échange direct de renseignements par voie électronique entre les administrations douanières des diverses Parties contractantes n'est actuellement ni réalisable ni applicable, il facilite la circulation sécurisée d'informations normalisées entre les administrations douanières<sup>7</sup>.

#### 2.1.1.3 Titulaire

Le titulaire assure le transport TIR et se charge de la soumission électronique des données de la déclaration y relative et de la présentation des marchandises aux bureaux de douane concernés, qui sont énumérés au chapitre 2.1.1.1 ci-dessus.

#### 2.1.1.4 La chaîne de garantie

La chaîne de garantie telle qu'on l'entend dans le présent document est constituée d'une organisation internationale, qui est chargée par l'AC.2 d'organiser et de faire fonctionner un système international de garantie conforme aux dispositions de l'article 6.2 *bis* de la Convention, et d'associations nationales agréées par les Parties contractantes conformément aux dispositions de l'article 6 et de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention, qui se portent garantes. La chaîne de garantie procure au titulaire une garantie internationale, c'est-à-dire une garantie reconnue par chacune des Parties contractantes concernées par le transport TIR.

### 2.1.2 Principes fondamentaux

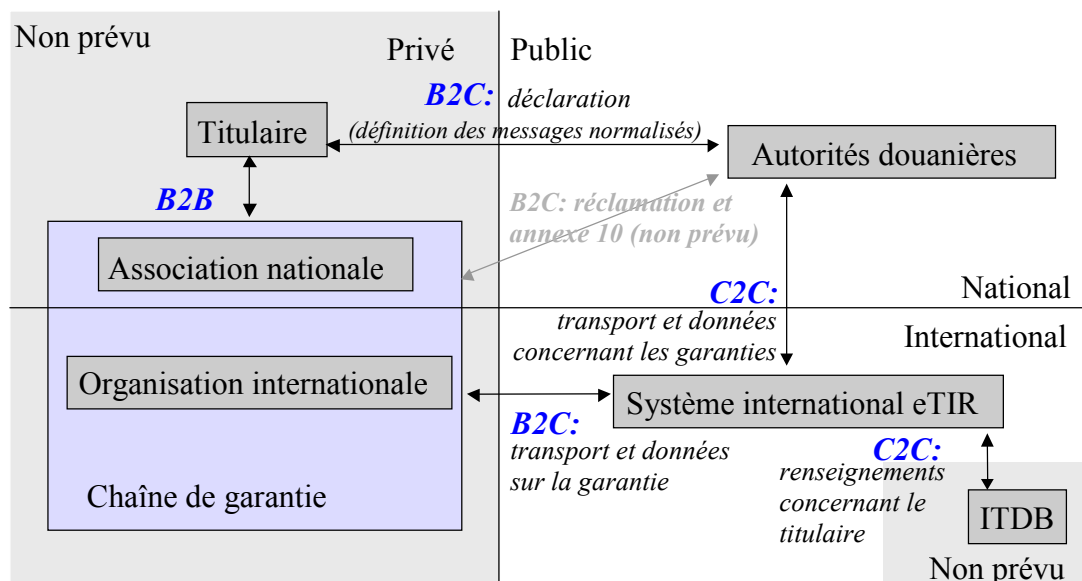
#### 2.1.2.1 Présentation du système international eTIR

Le système international eTIR est conçu pour permettre la gestion, par les autorités douanières, des données relatives aux garanties, et l'échange sécurisé, entre les administrations douanières nationales, des données relatives au transit international de marchandises, de véhicules et/ou de conteneurs, conformément aux dispositions de la Convention TIR.

Par conséquent, le système international eTIR ne gère qu'une partie du flux des informations nécessaires au fonctionnement du régime TIR. Le schéma ci-dessous illustre l'échange d'informations entre les acteurs. Il montre aussi que le système international eTIR ne communique pas avec le titulaire. Il est important de rappeler que la gestion des réclamations et les renseignements que les autorités douanières doivent communiquer aux associations agréées (en vertu de l'article 42 *ter*) et à une organisation internationale (en vertu de l'article 6.2 *bis*), comme stipulé par l'annexe 10 de la Convention TIR, n'entrent pas dans le cadre du système eTIR (voir schéma ci-dessous).

---

<sup>7</sup> Conformément aux instructions données par le WP.30 à sa cent sixième session, l'administration du système eTIR doit être créée à partir d'une base de données internationale centralisée qui aura pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les systèmes douaniers internationaux (TRANS/WP.30/212, par. 26).



D'une part, la chaîne de garantie transmet au système international eTIR des renseignements sur les garanties qu'elle a délivrées aux titulaires afin qu'ils puissent être enregistrés dans ledit système. La chaîne de garantie peut aussi demander à tout moment l'état des garanties qu'elle a délivrées et obtenir des renseignements relatifs au transport TIR. D'autre part, les autorités douanières utilisent le système international eTIR pour vérifier l'état des garanties et pour échanger des informations relatives aux opérations de transport TIR.

La gestion, par les autorités douanières, des données relatives aux garanties et l'échange sécurisé, entre les systèmes douaniers nationaux, de données relatives aux informations de transport TIR, sont donc les deux principales caractéristiques du système international eTIR. Des directives seront aussi formulées afin de promouvoir l'harmonisation, notamment le dialogue entre le titulaire et les autorités douanières.

La communication, la sûreté et des solutions de remplacement sont les autres éléments clefs du système.

#### 2.1.2.2 Gestion par les autorités douanières des données concernant les garanties

La gestion par les autorités douanières des données concernant les garanties repose sur l'existence d'un lien étroit entre la chaîne de garantie et le système international eTIR. La chaîne de garantie envoie des informations, sur chacune des garanties délivrées, au système international eTIR. L'enregistrement de ces informations dans le système international eTIR dépend des contrôles effectués dans la base de données internationale TIR (ITDB) concernant les titulaires autorisés.

##### 2.1.2.2.1 Enregistrement de la garantie

Une fois qu'elle l'a délivrée au titulaire, la chaîne de garantie enregistre la garantie dans le système international eTIR en envoyant un message électronique normalisé.

- a. Pour enregistrer la garantie, il convient de disposer des éléments d'information suivants:
  - i) Titulaire (O)<sup>8</sup>  
Informations relatives à la personne physique ou morale au bénéfice de la garantie
  - ii) Chaîne de garantie (O)  
Informations relatives à la chaîne de garantie.
  - iii) Garantie (O)

Informations relatives à la garantie (numéro de référence de la garantie, validité, nombre maximum d'opérations, etc.).

#### 2.1.2.2.2 Annulation d'une garantie

Une fois enregistrée dans le système international eTIR, toute garantie non encore utilisée peut être annulée par la chaîne de garantie. Cette dernière peut également annuler la validité d'une garantie en cours d'utilisation, mais uniquement pour les opérations TIR n'ayant pas encore commencé. Une telle annulation ne prend toutefois effet qu'au début de la première opération TIR suivante.

#### 2.1.2.2.3 Vérification de la garantie

Les informations relatives à la garantie peuvent être consultées par tous les bureaux de douane. Si un titulaire présente aux douanes une déclaration couverte par une garantie non enregistrée dans le système international eTIR ou qui a été annulée par la chaîne de garantie, les autorités douanières ne doivent pas l'accepter.

#### 2.1.2.2.4 Demande d'informations sur l'état de la garantie

La chaîne de garantie peut se renseigner à tout moment sur l'état des garanties qu'elle a délivrées, une fois qu'elles ont été enregistrées dans le système international eTIR.

#### 2.1.2.2.5 Transmission des données concernant le transport TIR et les opérations TIR

Le système international eTIR transmet à la chaîne de garantie des renseignements sur les transports TIR et sur les opérations TIR à propos des garanties qu'elle a délivrées, à l'exclusion des renseignements réservés aux autorités douanières.

#### 2.1.2.3 Échange d'informations relatives à un transport TIR et aux opérations TIR

---

<sup>8</sup> O: obligatoire, F: facultatif et C: conditionnel.



#### 2.1.2.3.1 Traitement des données au début d'un transport TIR

Une fois qu'il a accepté la déclaration, conformément aux procédures nationales, le bureau de douane de départ envoie un message contenant ces informations, ainsi que d'autres données douanières, au système international eTIR, selon les prescriptions convenues. Le système enregistre alors les informations contenues dans la déclaration et les relie aux informations relatives à la garantie. L'ensemble de ces informations est alors à la disposition, sur demande, de tous les bureaux de douane.

##### a. Enregistrement des éléments constituant le transport TIR (et mises à jour ultérieures)

Les éléments d'information nécessaires à l'enregistrement de l'opération de transport TIR sont ceux indiqués sous la rubrique «Informations relatives au début de l'opération de transport TIR» (voir point 2.1.2.3.2 a. i)) ainsi que tous ceux fournis dans la ou les déclarations (voir 2.1.2.4.2. a.). En outre, le bureau de douane de départ fournit les éléments d'information suivants:

##### i) Scellés (C)

Informations relatives au(x) scellé(s) apposé(s) sur le(s) véhicule(s) et/ou le(s) conteneur(s).

##### ii) Marques d'identification (C)

Marques d'identification pour marchandises pondéreuses et volumineuses.

##### iii) Autres références (F)

Autres références pour marchandises pondéreuses et volumineuses, par exemple listes d'emportage, photographies ou croquis.

#### 2.1.2.3.2 Traitement des données relatives aux opérations de transport TIR

##### a. Pour enregistrer une opération de transport TIR, il convient de disposer des éléments d'information suivants:

##### i) Informations relatives au début d'une opération TIR

Le bureau de douane de départ/d'entrée fournit les informations suivantes:

Numéro de référence de l'opération et date de son début (O)

Délai de transit (F)

Délai imparti pour l'opération de transport TIR.

Itinéraire national (F)

Bureau(x) de douane au(x)quel(s) le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ainsi que le chargement doivent être présentés.

Bureau de douane/agent des douanes (O)

ii) Informations relatives à la fin de l'opération TIR

Le bureau de douane de destination/sortie fournit les informations suivantes:

Date de fin (O)

Réserves (O)

En cas de doutes concernant l'opération TIR, le bureau de douane de destination ou de sortie peut indiquer que l'opération TIR a été terminée moyennant des réserves.

Bureau de douane/agent des douanes (O)

iii) Informations relatives à l'apurement de l'opération TIR

Le bureau de douane d'apurement est chargé de procéder à l'apurement de l'opération TIR et de fournir les informations suivantes:

Date d'apurement (O)

Bureau de douane/agent des douanes (O)

2.1.2.4 Autres aspects

2.1.2.4.1 Délivrance des garanties

Le titulaire demande une garantie auprès de la chaîne de garantie, qui, sur les bases des règles internationales, nationales et internes, décide si la garantie peut lui être délivrée. La chaîne de garantie lui attribue alors un numéro de référence de garantie correspondant à ladite garantie. Cette procédure n'entre pas dans le cadre de l'élaboration du système international eTIR mais est une condition préalable à son bon fonctionnement.

La chaîne de garantie enregistre la garantie au niveau international, comme prévu au point 2.1.2.2.1.

2.1.2.4.2 Déclaration

Le titulaire présente la déclaration par voie électronique au bureau de douane de départ, en faisant référence à la garantie délivrée par la chaîne de garantie, grâce à des moyens d'authentification. La déclaration doit être présentée avant que les marchandises ne soient présentées au bureau de douane de départ.

Si elles sont satisfaites, les autorités douanières valident et acceptent la déclaration et la transmettent au système international eTIR, qui la transmet à son tour aux autorités douanières suivantes concernées par l'opération de transport TIR.

La déclaration est traitée au niveau national entre le titulaire et les autorités douanières conformément aux normes définies dans le projet eTIR. La déclaration doit contenir les éléments d'information suivants, puisqu'ils sont également requis dans le cadre de l'enregistrement des informations relatives à l'opération de transport TIR (voir 2.1.2.3.1 a.).

a. Éléments composant la déclaration

i) Titulaire (O)

Informations relatives à la personne physique ou morale chargée de transporter les marchandises et de présenter la déclaration.

ii) Garantie (O)

Le numéro de référence de garantie sous lequel l'opération de transport TIR sera effectuée.

iii) Marchandises (O)

Informations relatives aux marchandises transportées (par exemple: type, quantité, identification, bureau de douane de départ, bureau de douane de destination, etc.).

iv) Véhicules/conteneurs (O)

Informations relatives aux véhicules et/ou conteneurs utilisés pour transporter les marchandises.

v) Documents d'accompagnement (F)

Mention de tous les documents, en version papier ou électronique, qui accompagnent la déclaration.

vi) [Destinataire (F)]

Informations relatives aux personnes physiques ou morales vers lesquelles les marchandises sont acheminées.]

vii) Itinéraire prévu (niveau national) (O)

Pays devant être concernés par l'opération de transport TIR.

viii) [Expéditeur (O)]

Informations relatives aux personnes physiques ou morales qui expédient les marchandises.]

ix) [Sous-traitants]

Informations relatives à la personne physique ou morale qui assure l'opération de transport en totalité ou en partie, au nom du titulaire.] *à l'examen*

#### 2.1.2.4.3 Informations fournies avant l'arrivée

L'un des objectifs du système international eTIR, tel que défini par les Parties contractantes, est de fournir aux autorités douanières des informations avant l'arrivée des chargements. Sont concernées les informations fournies par le secteur privé, ainsi que celles échangées entre les autorités douanières. Par conséquent, le système international eTIR met toutes les informations à la disposition de tous les bureaux de douane agréés concernés. Le système international eTIR pourrait aussi envoyer des messages automatiques aux autorités douanières dès la réception des informations.

#### 2.1.2.5 Échange de données

##### 2.1.2.5.1 Plate-forme centrale

Le système international eTIR est organisé autour d'une plate-forme centrale qui se compose d'une partie matérielle et d'une partie logicielle, y compris des bases de données et des services Web. Les bases de données, qui servent à stocker les informations et à les rendre disponibles, font office de référentiel pour toutes les informations concernant le système TIR, alors que les services Web permettent de mettre en relation de manière efficace et sécurisée les Parties contractantes, la chaîne de garantie et la plate-forme centrale.

##### 2.1.2.5.2 Communication

Le système international eTIR peut utiliser des connexions Internet sécurisées pour l'échange de messages.

##### 2.1.2.5.3 Messages normalisés

L'échange de données avec le système international eTIR se fait au moyen d'un ensemble prédéfini de messages normalisés. Tous les messages nécessaires au fonctionnement du système international eTIR sont exposés dans le chapitre 3.

#### 2.1.2.6 Sécurité

##### 2.1.2.6.1 Éléments de sécurité inspirés de la Convention TIR

##### 2.1.2.6.2 Accès contrôlé (annexe 9, deuxième partie)

Un accès contrôlé est un principe essentiel du système eTIR. La base de données internationale TIR (ITDB) sera pleinement utilisée pour s'assurer que seuls les titulaires agréés utilisent le système TIR.

##### 2.1.2.6.3 Éléments de sûreté

Les éléments de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement sont contenus dans le chapitre 3.

#### 2.1.2.6.4 Sûreté du système international eTIR

Le système international eTIR est sécurisé au moyen des dernières méthodes de sûreté applicables aux systèmes communiquant via l'Internet. Tous les messages sont cryptés et l'accès est limité aux utilisateurs autorisés. Le système fonctionne vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept.

#### 2.1.2.7 Document d'accompagnement/procès-verbal de constat

Un document d'accompagnement, imprimé par le bureau de douane de départ, contient toutes les informations concernant l'opération de transport TIR. Ce document répond également aux besoins en cas d'accident et d'incident et remplace le procès-verbal de constat.

#### 2.1.2.8 Solutions de remplacement

Si les bureaux de douane ou la chaîne de garantie ne sont pas en mesure d'utiliser les liaisons de communication entre leur propre système et le système eTIR international (par Internet), les renseignements sont transmis en toute sécurité au service d'assistance informatique (voir 2.1.3.2.6). En revanche, si les bureaux de douane ne peuvent accéder aux renseignements relatifs à un transport TIR (via Internet), ils devront recourir au document d'accompagnement pour insérer les renseignements nécessaires dans leur propre système. S'ils souhaitent vérifier l'exactitude des renseignements contenus dans le document d'accompagnement, ils peuvent se mettre en relation avec le service d'assistance.

On trouvera au chapitre 2.3 des solutions de remplacement détaillées correspondant à des cas d'utilisation précis.

### 2.1.3 Résultats attendus

#### 2.1.3.1 Résultats attendus au niveau national

##### 2.1.3.1.1 Gestion nationale des données

Les systèmes informatiques nationaux des pays traitent électroniquement les données en provenance et à destination du système international eTIR. Les applications nationales concernent essentiellement la réception et la validation de la déclaration électronique, ainsi que la gestion des opérations de transport TIR.

##### 2.1.3.1.2 Liens avec le système international eTIR

Les systèmes informatiques nationaux communiquent avec le système international eTIR par le biais d'un ensemble prédéfini de messages normalisés et de techniques.

##### 2.1.3.1.3 Modes d'emploi et formation

Les administrations douanières offrent à leurs agents la documentation et la formation nécessaires pour garantir une bonne utilisation des modules nationaux du système international eTIR. Elles peuvent aussi fournir de la documentation aux titulaires.

### 2.1.3.2 Résultats attendus au niveau international

#### 2.1.3.2.1 Bases de données centrales

La plate-forme centrale repose sur un système de bases de données centrales qui stocke les données et contient les règles de bon fonctionnement du système international eTIR.

Les bases de données contiennent des informations relatives aux garanties et à leur couverture et constituent un lien entre les garanties délivrées et le titulaire. En outre, elles renferment toutes les données relatives aux opérations de transport TIR, qu'elles relient aux informations concernant les garanties.

#### 2.1.3.2.2 Services Web

Les services Web mis en œuvre sur la plate-forme centrale permettent aux systèmes informatiques agréés de communiquer, de façon sécurisée, avec le système international eTIR. Ils offrent, dans un format normalisé, des fonctions permettant d'interroger et d'actualiser la base de données centrale.

#### 2.1.3.2.3 Définitions des messages d'échange normalisés

Tous les messages en provenance ou à destination du système international eTIR sont définis et répertoriés dans le chapitre 3.

#### 2.1.3.2.4 Documentation technique

La documentation technique permet aux autorités douanières et à la chaîne de garantie de mettre au point leurs propres applications reliées au système international eTIR.

#### 2.1.3.2.5 Modes d'emploi et formation des formateurs

Les modes d'emploi et la formation des formateurs sont capitaux dans l'élaboration des manuels et des programmes de formation nationaux. Y sont décrits les procédures, les pratiques optimales et les outils disponibles dans le cadre du système international eTIR.

#### 2.1.3.2.6 Assistance informatique

Les autorités douanières et la chaîne de garantie bénéficient d'une assistance informatique pour la mise en place du système international eTIR ainsi que pour les opérations en cours (c'est-à-dire que le service d'assistance informatique offre des solutions de remplacement pour transmettre les renseignements au cas où les liaisons habituelles (Internet) ne seraient pas disponibles. C'est pourquoi le service d'assistance informatique doit être ouvert vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, trois cent soixante-cinq jours par an.).

#### 2.1.3.2.7 Base de données des bureaux de douane

Base de données où sont stockées des informations sur tous les bureaux de douane participant au système international eTIR.

#### 2.1.3.2.8 Base de données des pays

Base de données renfermant des informations sur tous les pays participant au système eTIR.

#### 2.1.3.2.9 Base de données d'authentification

Afin de limiter techniquement l'accès au système international eTIR aux utilisateurs autorisés, la base de données est sécurisée.

#### 2.1.3.3 Autres systèmes nécessaires

##### 2.1.3.3.1 Base de données des accès autorisés

Pour que les garanties ne soient délivrées qu'à des titulaires autorisés, le système international eTIR est relié à l'ITDB.

#### 2.1.3.4 Langues et jeux de caractères

Afin d'assurer une transparence maximale, le système international eTIR permet la transcription de toutes les informations codées. Pour permettre la transmission et l'affichage de toutes les langues, le système international eTIR utilise l'Unicode comme jeu de caractères.

En cas de texte descriptif, on utilisera la langue du pays où les informations ont été fournies. Cependant, des traductions dans d'autres langues peuvent également être fournies et seront parfois demandées.

## 2.2 Mise en œuvre étape par étape

Le système international eTIR tel que défini au chapitre 2.1 se subdivise en deux grandes parties, la gestion douanière des garanties et l'échange de données, qui devraient être mises en œuvre, simultanément pour obtenir les meilleurs résultats.

L'informatisation intégrale du régime TIR dépend de la pleine mise en œuvre de chacun des deux modules du processus d'informatisation par toutes les parties concernées. Il faudra donc prévoir des phases de transition après la mise en œuvre de chaque module au niveau international avant que toutes les Parties contractantes à la Convention soient en mesure d'échanger des informations électroniques. Compte tenu de la vaste portée géographique de la Convention TIR et des différents niveaux de développement technologique des pays concernés, la durée des phases de transition pourra varier d'un pays à l'autre.

### 2.2.1 Gestion douanière des données concernant le module des garanties

La gestion douanière des garanties des données concernant le module, telle que décrite au chapitre 2.1.2.2, permet à la chaîne de garantie d'enregistrer électroniquement dans le système international eTIR toutes les garanties délivrées aux titulaires. En outre, il permet aux autorités douanières de vérifier la validité de la garantie avant chaque opération TIR et pendant celle-ci.

L'introduction de la gestion douanière des données concernant les garanties dans le système international eTIR le rendra plus sûr, puisque les informations relatives à la validité des garanties seront disponibles à tout moment. De plus, du fait que la consultation de l'état de la garantie renverra à l'ITDB, il sécurisera d'autant plus le système, puisqu'il empêchera les titulaires non autorisés de procéder à des opérations de transport TIR. En toute logique, ce sera aussi un élément de plus pour décourager les tentatives de falsification du carnet TIR.

La pierre angulaire de la gestion douanière des données concernant le module des garanties est l'enregistrement de la garantie par la chaîne de garantie, ce qui ne va pas sans le développement du système international eTIR et de toutes ses fonctions connexes et la mise au point ou la modification d'un outil permettant à la chaîne de garantie de transmettre en temps réel des données relatives à la garantie au système international eTIR.

### 2.2.2 Module d'échange de données

Le deuxième module du projet eTIR est axé sur le développement de l'échange d'informations relatives au transport et aux opérations TIR, en les combinant avec les informations relatives aux garanties communiquées par la chaîne de garantie.

Compte tenu du fait que les bureaux de douane n'auront pas tous immédiatement accès au système international eTIR, l'utilisation de l'actuel carnet TIR en version papier sera maintenue et restera obligatoire. Néanmoins, tous les bureaux de douane compatibles avec le système eTIR seront déjà en mesure d'accéder au système central et d'y entrer des informations actualisées relatives au transport TIR et aux opérations TIR.

Il se pourrait qu'un ou plusieurs projets pilotes d'échange de données entre les Parties contractantes soient lancés, conformément au mandat confié par le WP.30 (TRANS/WP.30/212, par. 21).

### 2.2.3 Suppression du carnet TIR actuel: élargissement géographique

Avant de pouvoir complètement abandonner l'actuel carnet TIR en version papier, toutes les parties à une opération de transport TIR devront être en mesure d'échanger de manière sécurisée des informations électroniques relatives au transport TIR, aux opérations TIR et à la garantie. Pour assurer le passage en douceur à un système TIR totalement informatisé, l'utilisation de l'actuel carnet TIR en version papier sera interrompue sur les itinéraires où tous les bureaux de douane seront reliés au système international eTIR.

Par conséquent, pour les opérations de transport TIR pour lesquelles le carnet TIR ne sera plus requis, la pleine mise en œuvre de la deuxième phase du projet eTIR deviendra obligatoire pour tous les bureaux de douane concernés. Les questions relatives au changement d'itinéraire devront être abordées lors des phases de l'analyse et de la conception.

### 2.2.4 Projets parallèles

#### 2.2.4.1 Mécanismes de déclaration

Parallèlement à la mise en œuvre du système international eTIR, il conviendra également de mettre au point des mécanismes nationaux normalisés de déclaration électronique eTIR, sur la base des lignes directrices établies dans l'analyse. Il se peut également que la mise en place de

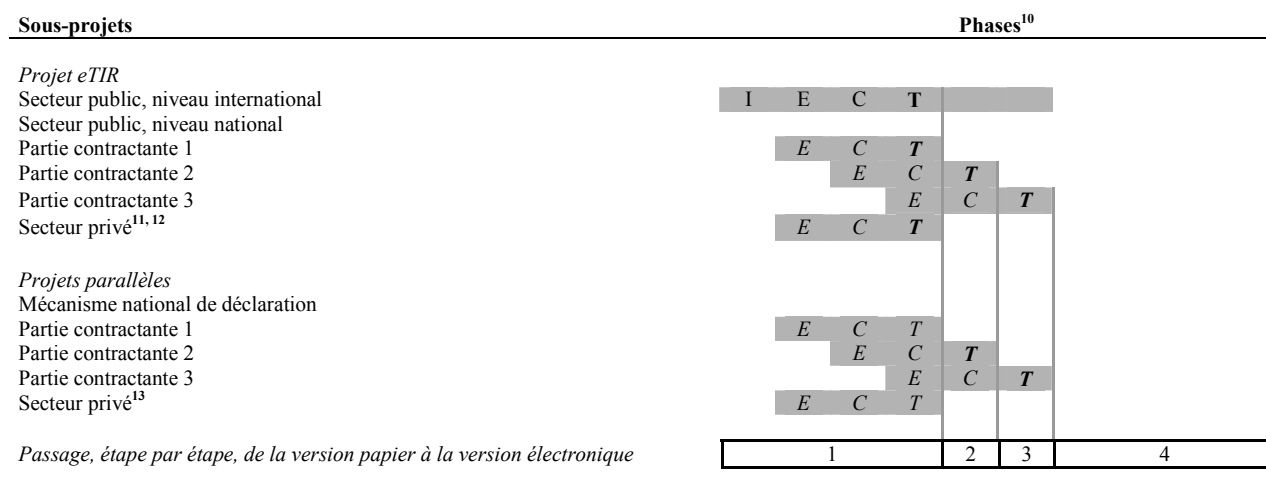


ces mécanismes de déclaration normalisée soit facilitée du fait de l'évolution de la situation dans les administrations douanières ou dans le secteur privé, au niveau national ou à l'échelle internationale.

## 2.2.5 Programme d'exécution

Les sous-projets eTIR supposent une évolution au niveau public et privé. En outre, l'évolution dans le secteur public aura un caractère à la fois national et international<sup>9</sup>.

Le programme d'exécution ci-après ne fixe aucun délai, son seul objectif étant d'illustrer l'interdépendance des divers sous-projets à leurs différents stades de développement. La mise en œuvre des sous-projets au niveau national par les Parties contractantes ne se fera certainement pas simultanément. Par conséquent, le programme d'exécution ci-après prévoit trois horizons différents, pour laisser la possibilité aux pays d'élaborer leur partie des sous-projets à leur propre rythme.



<sup>9</sup> Il pourrait en aller de même pour le secteur privé, mais l'objet du présent projet n'est pas de donner au secteur privé des instructions sur la façon dont il devra mettre au point ou mettre à jour ses systèmes pour satisfaire aux prescriptions du projet eTIR.

<sup>10</sup> Les lettres dans les cases indiquent les différentes phases, telles que définies dans le tableau 0.1 du Modèle de référence (I: Création. E: Élaboration. C: Construction. T: Transition). Les phases apparaissant en *italique* sont réalisées au niveau national ou par le secteur privé. Les phases apparaissant en **caractères gras** doivent être finalisées avant le passage à l'étape suivante (indiqué par les lignes verticales).

<sup>11</sup> Le bon fonctionnement du partenariat privé/public est essentiel à la réussite du projet.

<sup>12</sup> L'IRU a souligné que cette partie de l'informatisation avait déjà été en grande partie menée à bien.

<sup>13</sup> Il est prévu que le secteur privé fournira des mécanismes de déclaration, notamment aux titulaires autorisés qui soumettront des déclarations dans un pays autre que leur pays d'enregistrement.

#### 2.2.5.1 Passage progressif de la version papier à la version électronique

Le passage du carnet TIR en version papier au système eTIR se fera petit à petit, au fur et à mesure que les projets seront mis en œuvre et menés à bien aux niveaux national et international. Le programme d'exécution ci-dessus définit quatre grandes phases:

1. Tant que le système international eTIR ne sera pas en place et ne permettra pas l'échange d'informations entre la chaîne de garantie et le système international eTIR ni entre les pays, le carnet TIR en version papier et les systèmes existants du secteur privé ou public resteront les seuls outils de gestion possibles du régime TIR.
2. Une fois que le système international eTIR sera en place et que la chaîne de garantie fonctionnera en liaison avec ce dernier pour fournir les renseignements concernant les garanties, les pays commenceront à se raccorder au système international eTIR afin d'obtenir la validation des garanties soumises par les titulaires.
3. Lorsque toutes les Parties contractantes le long d'un itinéraire particulier auront été informatisées (modules de garantie et d'échange de données et mécanismes de déclaration), il ne sera plus nécessaire d'utiliser l'actuel carnet TIR en version papier pour le transport TIR le long de cet itinéraire. Dans l'intervalle, certaines opérations TIR continueront d'être effectuées au moyen de carnets TIR en version papier tandis que d'autres seront effectuées sous le couvert du système eTIR.
4. Ce n'est que lorsque toutes les Parties contractantes à la Convention TIR auront mis en œuvre les deux modules ainsi que les mécanismes de déclaration adéquats que le présent carnet TIR sera complètement abandonné.

### 2.3 Analyse des cas d'utilisation

L'élaboration de l'analyse des cas d'utilisation repose sur les instructions du WP.30, à savoir que le projet eTIR devrait se développer à partir de l'établissement d'une base de données internationale centralisée afin de faciliter l'échange sécurisé de données entre les systèmes douaniers nationaux, et qu'une fois que la chaîne de garantie a délivré une garantie à un titulaire la gestion des données concernant les garanties devrait incomber aux services des douanes (ECE/TRANS/WP.30/226, par. 41).

#### 2.3.1 *Cas d'utilisation gestion douanière des données concernant les garanties*

La gestion douanière des données concernant les garanties exige de la chaîne de garantie qu'elle mette à jour les garanties directement dans le système international eTIR juste après les avoir délivrées aux titulaires.

### 2.3.1.1 Diagramme du cas d'utilisation gestion douanière des données concernant les garanties

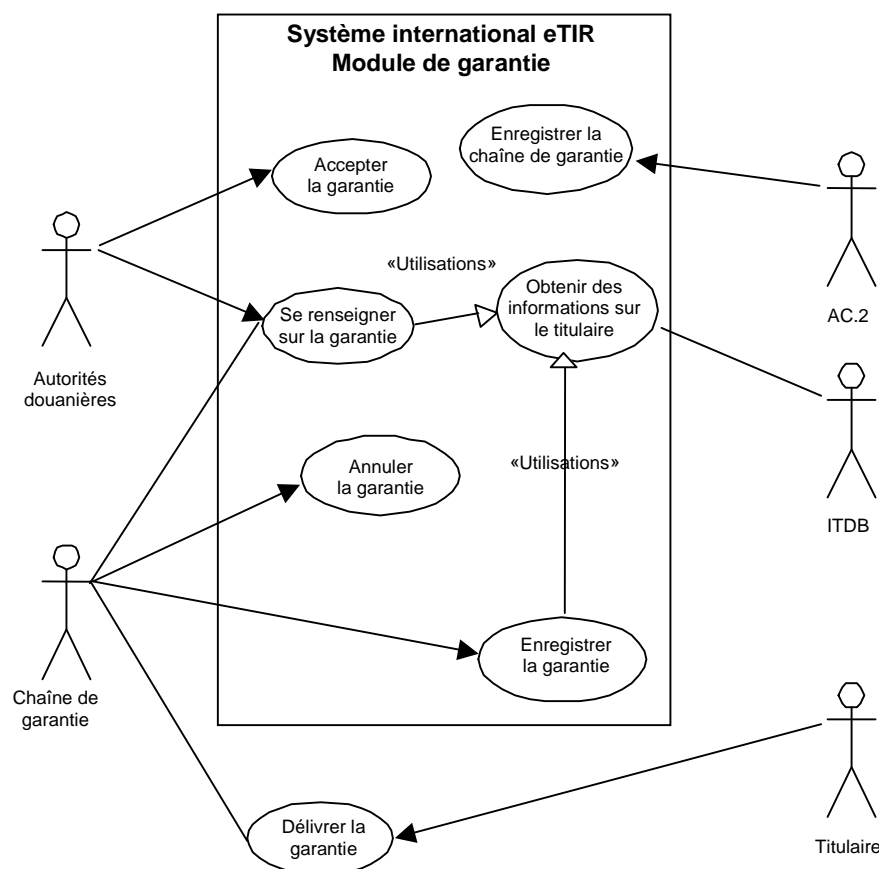


Figure 2.1 – Diagramme du cas d'utilisation gestion douanière des garanties

### 2.3.1.2 Diagramme des états de la garantie

L'état des garanties enregistrées dans le système international eTIR est actualisé tout au long du transport TIR. Le diagramme ci-dessous illustre les différents états de la garantie et les transitions entre ces états.

Une garantie peut passer par différents états:

- Être délivrée;
- Être utilisée;
- Faire l'objet d'une proposition d'annulation;
- Être annulée;
- Être éteinte.

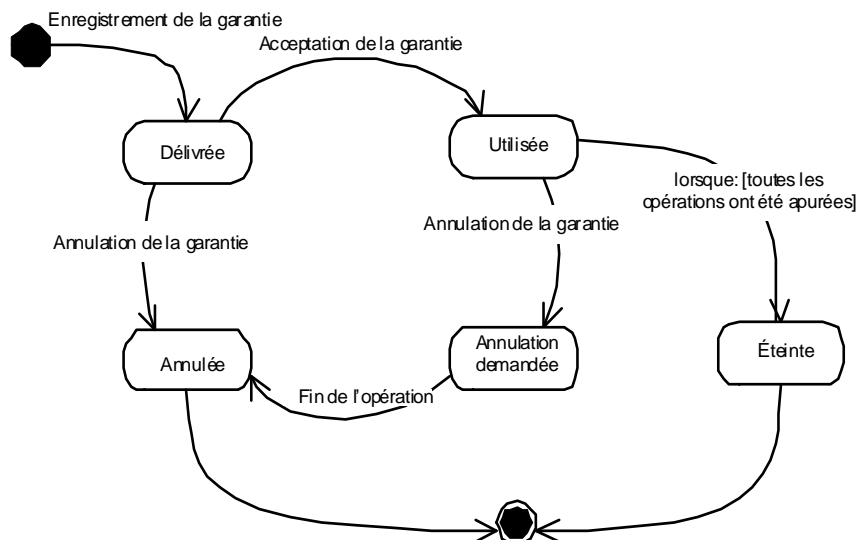


Figure 2.2 – Diagramme des différents états d'une garantie

2.3.1.3 Description du cas d'utilisation enregistrement de la chaîne de garantie

Désignation	Cas d'utilisation enregistrement de la chaîne de garantie
Description	Une fois que la chaîne de garantie a été autorisée, elle est enregistrée dans le système international eTIR.
Acteurs	AC.2
Objectifs	Seules les chaînes de garantie habilitées peuvent être autorisées à enregistrer des garanties dans le système international eTIR.
Conditions préalables	–
Conditions a posteriori	–
Scénario	Enregistrement L'AC.2 autorise une organisation internationale à gérer la chaîne de garantie conformément à l'article 6.2 bis de la Convention TIR. Il enregistre la chaîne de garantie dans le système international eTIR ainsi que les informations sur le type de garanties que la chaîne de garantie est autorisée à enregistrer (notamment la couverture géographique de ses garanties). Il communique aussi à la chaîne de garantie les informations concernant la sécurité nécessaires pour accéder au système.
Autres scénarios	–
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.1.4 Diagramme d'activité enregistrement de la chaîne de garantie

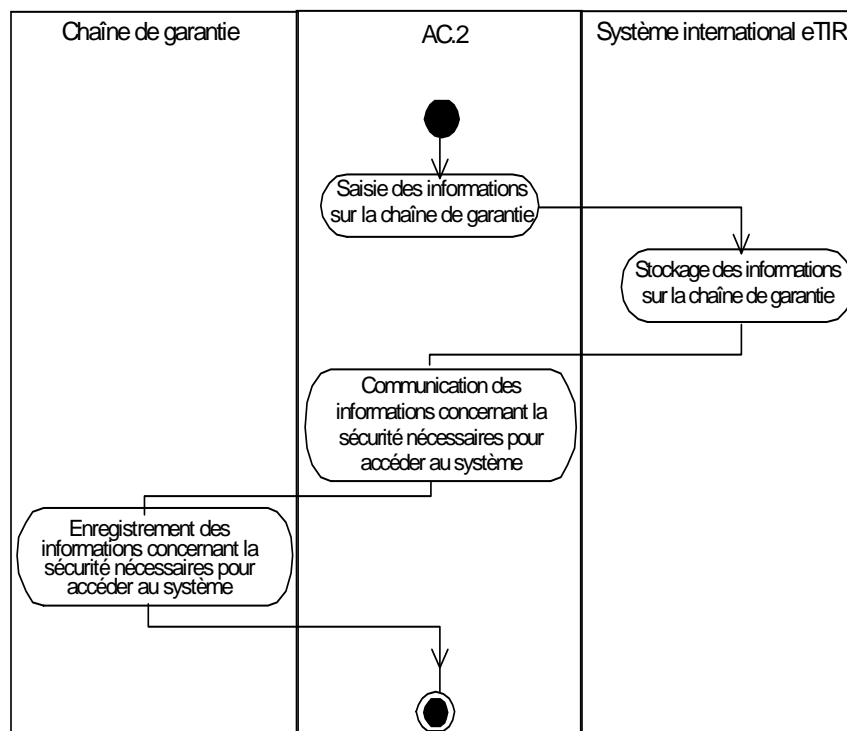


Figure 2.3 – Diagramme d'activité enregistrement de la chaîne de garantie

2.3.1.5 Description du cas d'utilisation enregistrement de la garantie

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation enregistrement de la garantie</i>
Description	La chaîne de garantie enregistre chaque garantie délivrée à un titulaire dans le système international eTIR en envoyant un message électronique.
Acteurs	Chaîne de garantie
Objectifs	Toute garantie délivrée à un titulaire doit être enregistrée dans le système international eTIR avant de pouvoir être utilisée par un titulaire pour accompagner une déclaration.
Conditions préalables	Le titulaire à qui la chaîne de garantie a délivré une garantie doit être autorisé et enregistré dans l'ITDB et cette garantie ne doit pas être déjà enregistrée dans le système international eTIR.
Conditions a posteriori	Les informations relatives à la garantie sont stockées dans le système international eTIR avec la mention «délivrée».

Scénario	<p>Enregistrement</p> <p>La chaîne de garantie délivre une garantie à un titulaire et envoie au système international eTIR un message électronique sécurisé contenant toutes les informations relatives à cette garantie.</p> <p>Le système international eTIR vérifie que la garantie n'a pas déjà été enregistrée. Il se renseigne ensuite sur le titulaire, notamment en ce qui concerne son statut actuel. Si la garantie n'a pas déjà été enregistrée et que le titulaire est autorisé, le système enregistre la garantie et notifie à la chaîne de garantie les résultats de l'enregistrement de la garantie. Si, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas possible de procéder à l'enregistrement, la chaîne de garantie en est informée.</p>
Autres scénarios	<p>Scénario de remplacement</p> <p>S'il n'est pas possible d'envoyer des messages électroniques au système international eTIR, les informations peuvent être communiquées au moyen d'une interface Web sécurisée ou, à défaut, par tout autre moyen de communication sécurisé.</p>
Exigences spéciales	<p>La chaîne de garantie ne peut mettre à jour aucune des informations qu'il a enregistrées dans le système international eTIR. Seule l'annulation de la garantie est possible.</p>
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.1.6 Diagramme d'activité enregistrement de la garantie

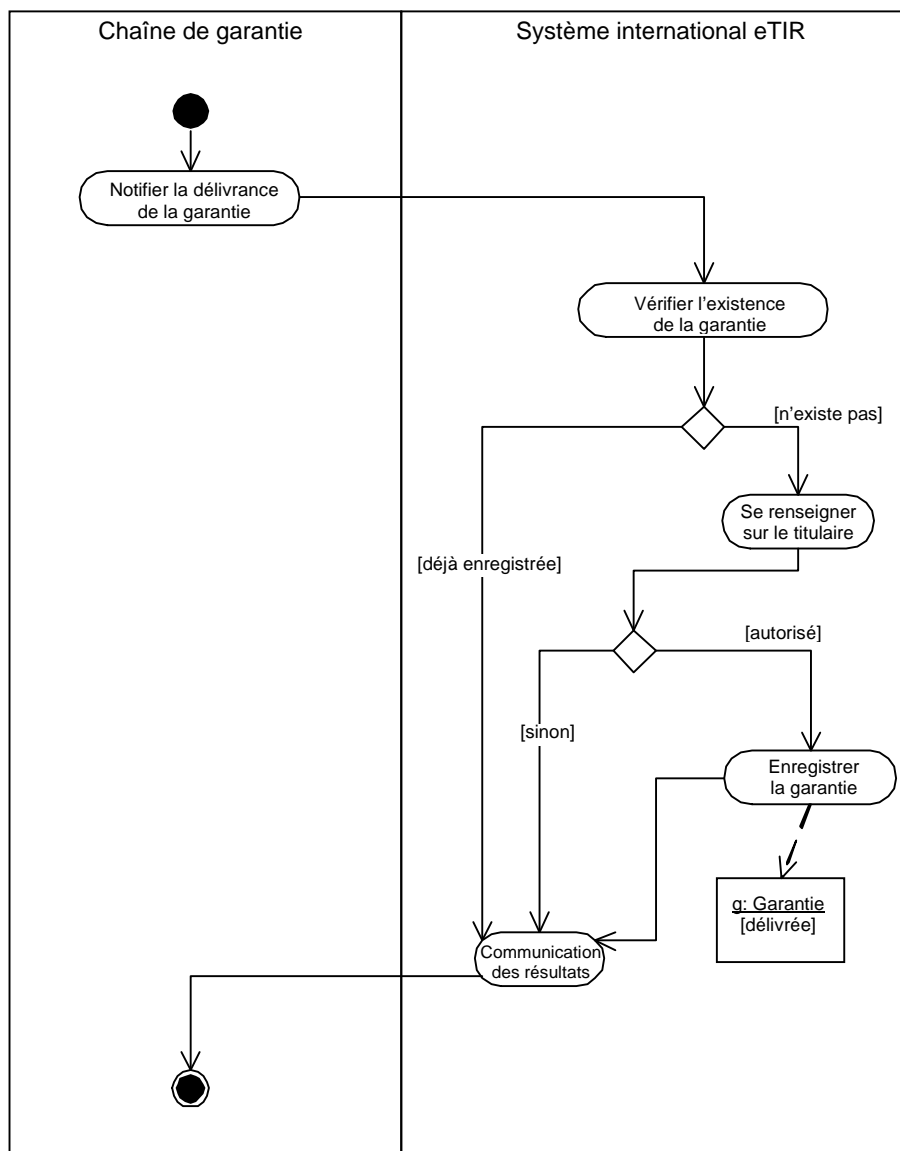


Figure 2.4 – Diagramme d'activité enregistrement de la garantie

## 2.3.1.7 Description du cas d'utilisation annulation de la garantie

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation annulation de la garantie</i>
Description	La chaîne de garantie annule, en envoyant un message électronique au système international eTIR, une garantie qui a été délivrée à un titulaire.
Acteurs	Chaîne de garantie
Objectifs	–
Conditions préalables	La garantie doit avoir été enregistrée et son état doit être «délivrée» ou «utilisée».
Conditions a posteriori	L'état de la garantie est modifié et devient «annulée» ou «annulation demandée». La garantie peut aussi conserver son état actuel.
Scénario	Annulation 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», la remplace par la mention «annulée». Si la garantie porte la mention «utilisée», celle-ci est remplacée par la mention «annulation demandée».
Autres scénarios	Scénario de remplacement S'il n'est pas possible d'envoyer des messages électroniques au système international eTIR, les informations peuvent être communiquées au moyen d'une interface Web sécurisée ou, à défaut, par tout autre moyen de communication sécurisé.
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–



2.3.1.8 Diagramme d'activité annulation de la garantie

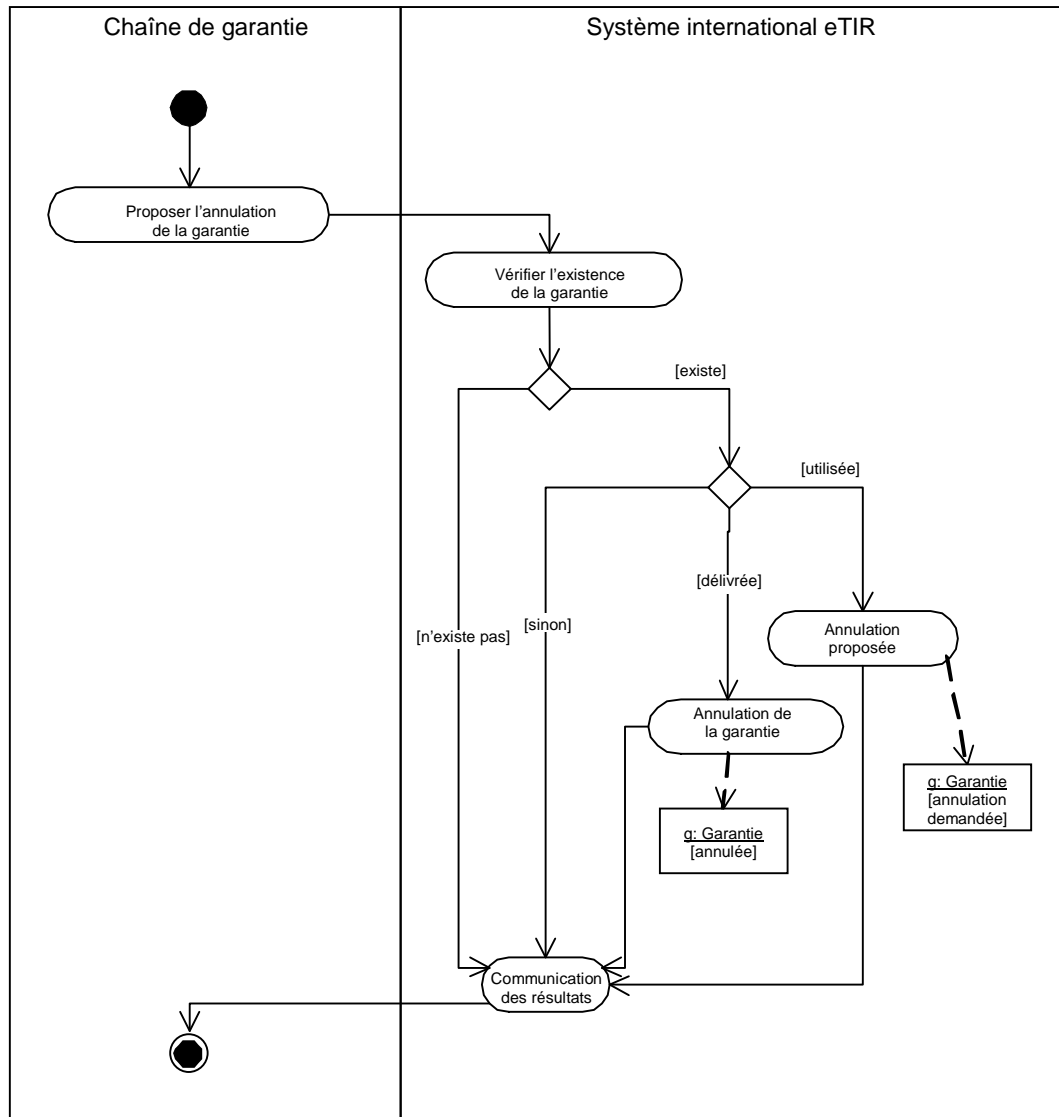


Figure 2.5 – Diagramme d'activité annulation de la garantie

## 2.3.1.9 Description du cas d'utilisation acceptation de la garantie

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation acceptation de la garantie</i>
Description	Les autorités douanières informent le système international eTIR que la garantie a été acceptée.
Acteurs	Autorités douanières
Objectifs	–
Conditions préalables	La garantie doit être enregistrée et son état doit être «en cours d'examen» ou «délivrée». Les autorités douanières de départ doivent aussi avoir reçu une déclaration TIR.
Conditions a posteriori	L'état de la garantie est modifié et devient «utilisée» ou reste inchangé.
Scénario	Acceptation de la garantie Les autorités douanières envoient un message électronique sécurisé au système international eTIR pour l'informer que la garantie a été acceptée aux fins d'une opération de transport TIR.
Autres scénarios	Scénario de remplacement S'il n'est pas possible d'envoyer des messages électroniques au système international eTIR, les informations peuvent être communiquées au moyen d'une interface Web sécurisée ou, à défaut, par tout autre moyen de communication sécurisé.
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.1.10 Diagramme d'activité acceptation de la garantie

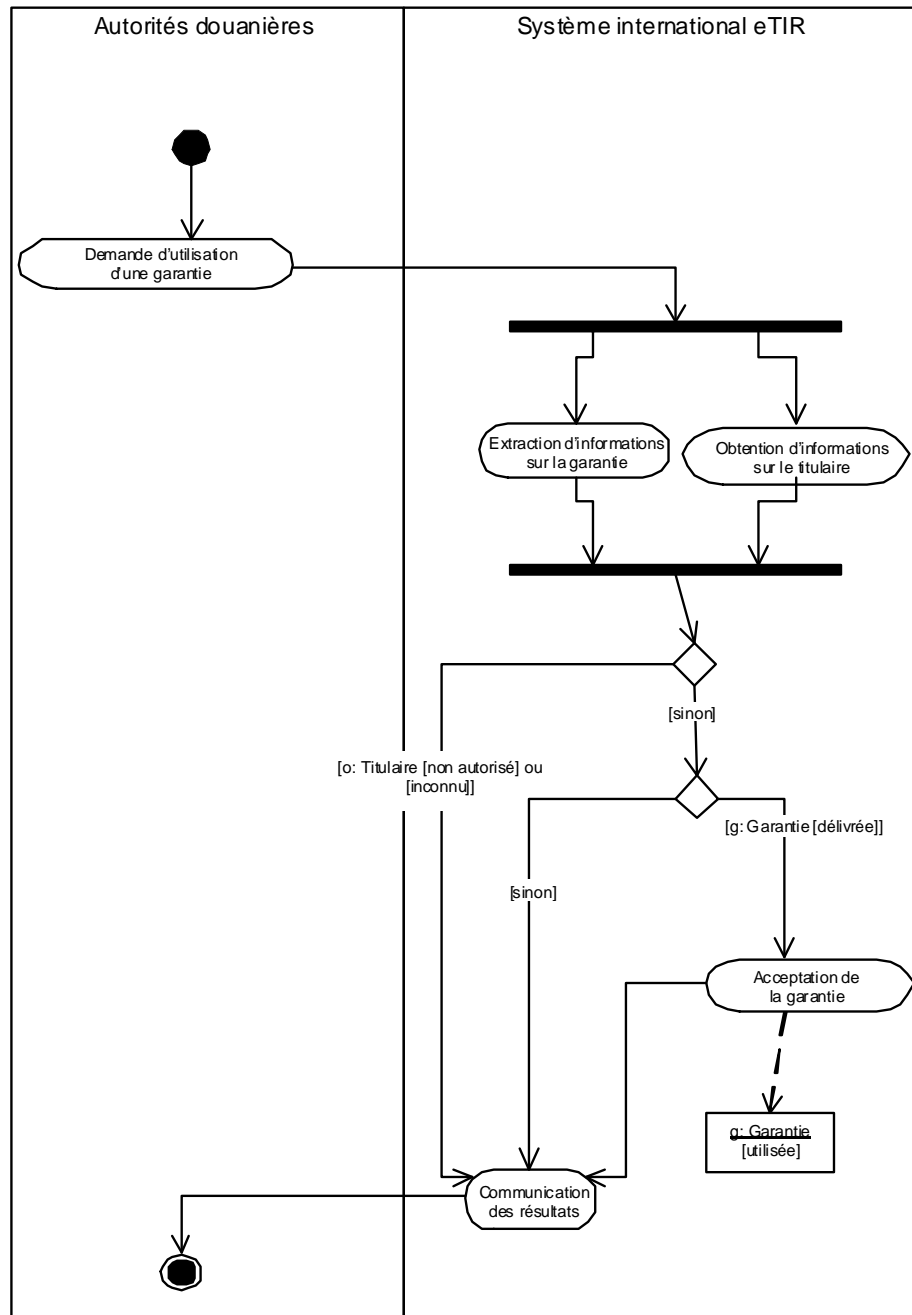


Figure 2.6 – Diagramme d'activité acceptation de la garantie

2.3.1.11 Description du cas d'utilisation obtention d'informations sur le titulaire

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation obtention d'informations sur le titulaire</i>
Description	Le système international eTIR interroge l'ITDB et reçoit des données sur le titulaire.
Acteurs	ITDB (Base de données TIR internationale)
Objectifs	–
Conditions préalables	–
Conditions a posteriori	–
Scénario	Le système international eTIR adresse à l'ITDB une demande d'informations sur le titulaire. L'ITDB lui communique les données qu'elle possède sur ce titulaire ou l'informe par un message qu'il est inconnu.
Autres scénarios	Scénario de remplacement Le statut du titulaire est signalé comme étant «non disponible».
Exigences spéciales	<p>Ce cas d'utilisation, interne au système, est utilisé dans les cas d'utilisation suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enregistrement d'une garantie</li> <li>• Demande d'informations sur une garantie</li> <li>• Acceptation d'une garantie</li> </ul> <p>Le titulaire peut avoir l'un des statuts suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– «Inconnu»</li> <li>– «Habilité»</li> <li>– «Non habilité» <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habilitation retirée</li> <li>▪ Habilitation retirée définitivement</li> <li>▪ Exclusion</li> <li>▪ Cessation d'activité</li> </ul> </li> <li>– «Non disponible»</li> </ul>
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.1.12 Diagramme d'activité obtention d'informations sur le titulaire

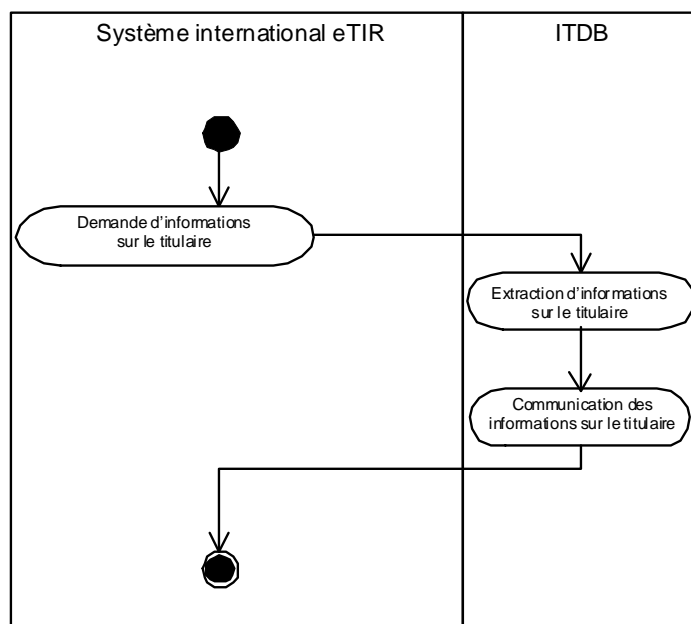


Figure 2.7 – Diagramme d'activité obtention d'informations sur le titulaire

2.3.1.13 Description du cas d'utilisation demande d'informations sur la garantie

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation demande d'informations sur la garantie</i>
Description	Les autorités douanières ou une chaîne de garantie demandent au système international eTIR des informations sur les garanties qui ont été délivrées.
Acteurs	Chaîne de garantie et autorités douanières
Objectifs	–
Conditions préalables	–
Conditions a posteriori	–
Scénario	<p>Demande d'informations sur la garantie</p> <p>Une chaîne de garantie ou les autorités douanières envoient au système international eTIR une demande d'informations au moyen d'un message électronique sécurisé. Le système international eTIR extrait de la base de données toutes les données concernant la garantie, les combine avec les données concernant le titulaire (obtention d'informations sur le titulaire) et envoie toutes ces informations aux autorités douanières ou à la chaîne de garantie. Si la garantie n'a pas encore été enregistrée, les autorités douanières ou la chaîne de garantie en sont informées.</p>

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation demande d'informations sur la garantie</i>
Autres scénarios	Scénario de remplacement Toutes les mises à jour concernant les garanties étant automatiquement notifiées aux autorités douanières et à la chaîne de garantie, aucune procédure de remplacement n'a été prévue pour le cas où le système international eTIR serait temporairement hors service. Dans ce cas, les intéressés font une nouvelle tentative ultérieurement.
Exigences spéciales	Une chaîne de garantie ne peut demander des informations que sur les garanties qu'elle a délivrées et qui ont été enregistrées par le système international eTIR. Celui-ci lui fournit aussi des informations sur les opérations de transport TIR concernées par les garanties qu'elle a délivrées.
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.1.14 Diagramme d'activité demande d'informations sur la garantie

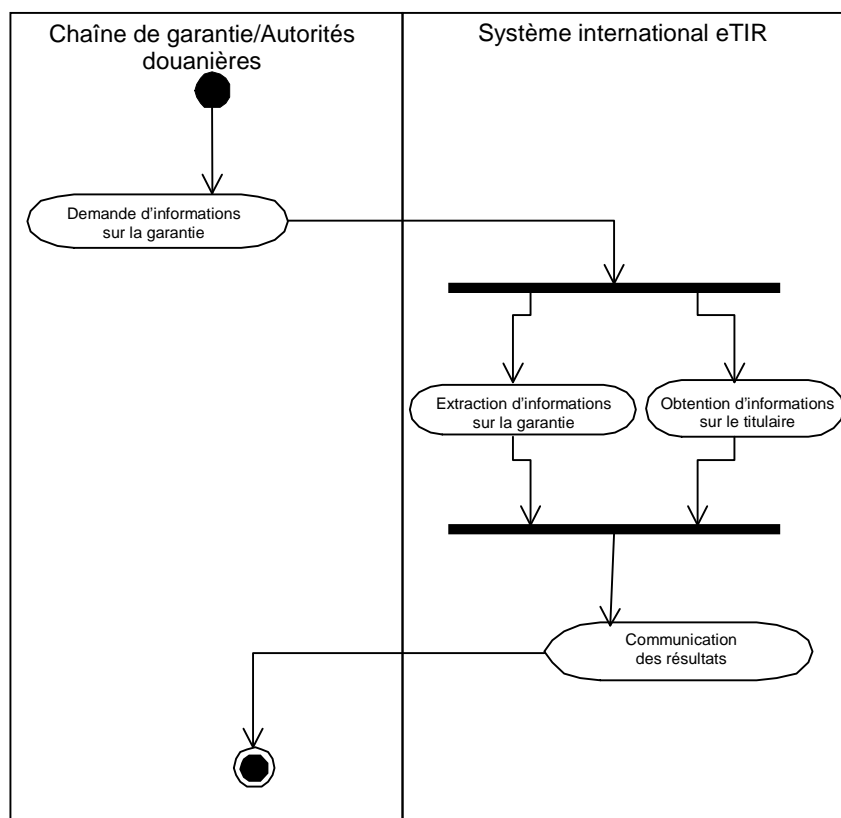


Figure 2.8 – Diagramme d'activité demande d'informations sur la garantie

2.3.2 Cas d'utilisation échange de données

2.3.2.1 Diagramme du cas d'utilisation échange de données

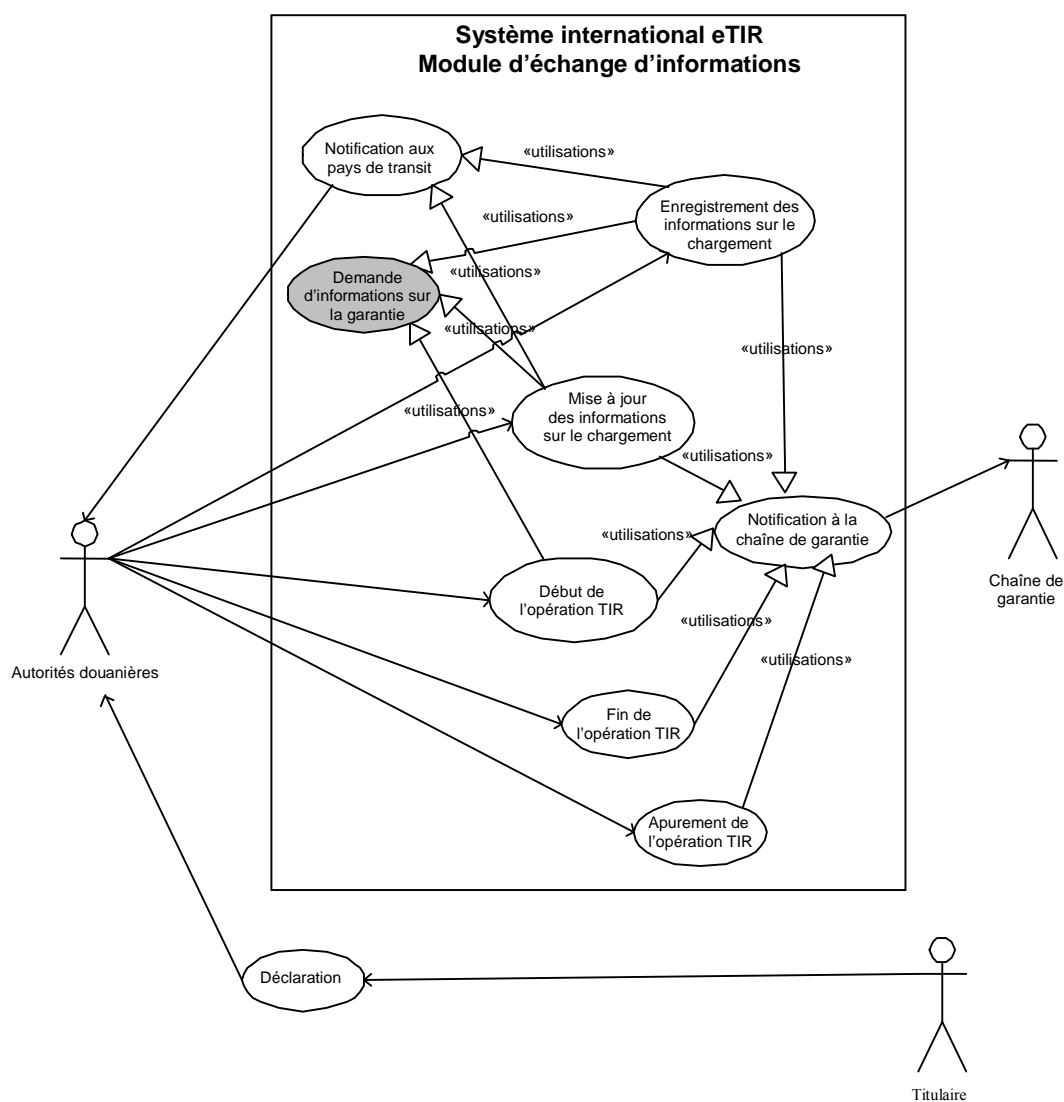


Figure 2.9 – Diagramme du cas d'utilisation échange de données<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Les cas d'utilisation grisés sont définis au chapitre 2.3.1.

## 2.3.2.2 Description du cas d'utilisation enregistrement des informations sur le chargement

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation enregistrement des informations sur le chargement</i>
Description	Les informations sur le chargement sont centralisées.
Acteurs	Autorités douanières
Objectifs	
Conditions préalables	La garantie doit avoir été acceptée (état «utilisée») La déclaration a été acceptée par les autorités douanières.
Conditions a posteriori	–
Scénario	Après avoir accepté la déclaration et scellé l'unité de chargement, le premier bureau de douane de départ envoie au système international eTIR toutes les données figurant dans la déclaration électronique ainsi que les informations relatives aux scellés apposés. Le système international eTIR communique ces informations à tous les autres pays situés sur l'itinéraire ainsi qu'à la chaîne de garantie. Les autorités douanières remettent au titulaire un document d'accompagnement sur support papier.
Autres scénarios	Scénario de remplacement Si les informations ne peuvent être communiquées au système international eTIR, les autorités douanières autorisent néanmoins le titulaire à commencer l'opération de transport TIR et se chargent de transmettre les données électroniques au système international eTIR à la première occasion. Pendant ce temps, les autres autorités douanières peuvent se procurer les informations requises dans le document d'accompagnement.
Exigences spéciales	
Extensions	–
Conditions applicables	–



2.3.2.3 Diagramme d'activité enregistrement des informations sur le chargement

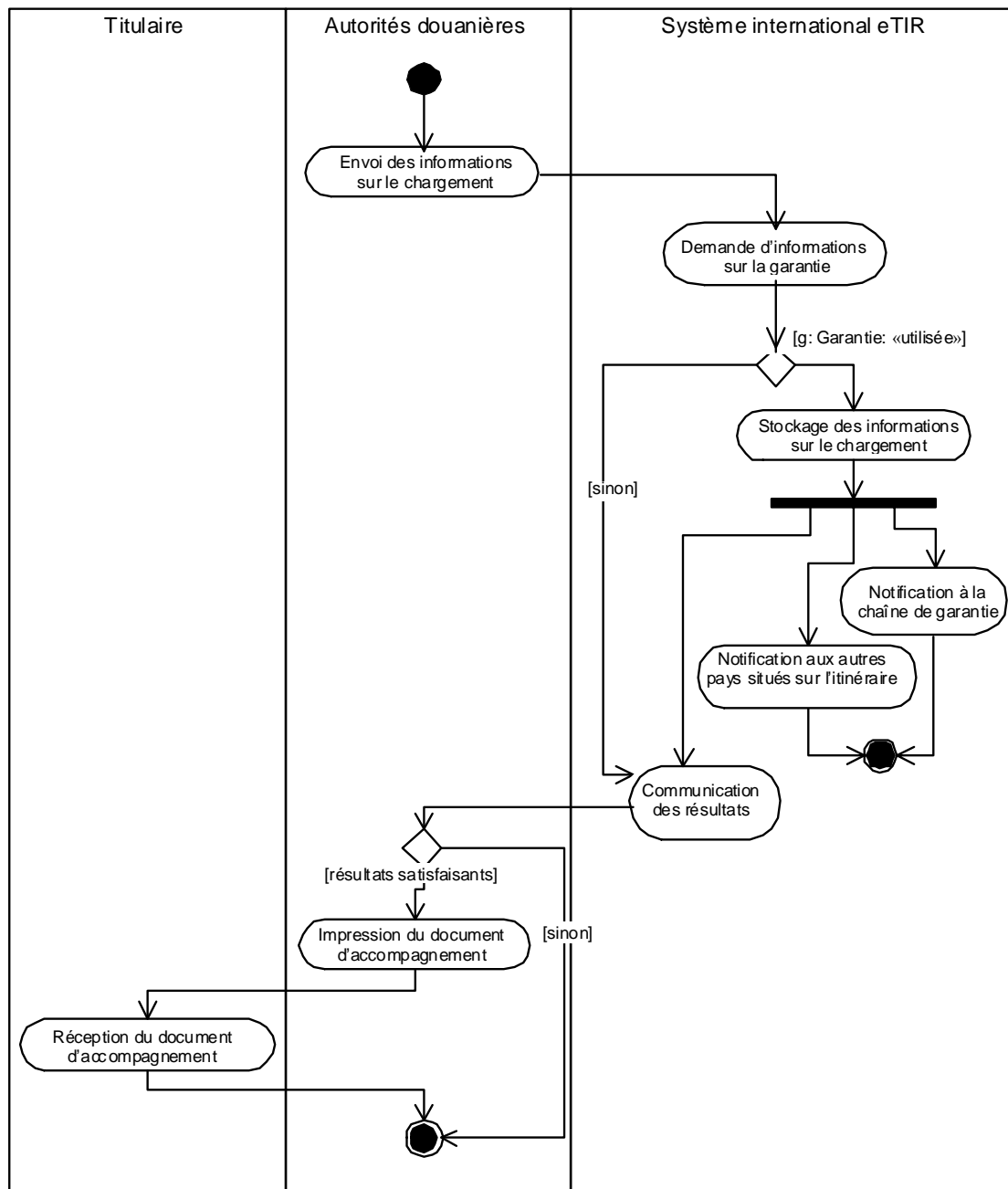


Figure 2.10 – Diagramme d'activité enregistrement des informations sur le chargement

## 2.3.2.4 Description du cas d'utilisation mise à jour des informations sur le chargement

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation mise à jour des informations sur le chargement</i>
Description	Les informations relatives à une déclaration sont mises à jour après qu'un chargement ou un déchargement partiel a eu lieu, que le véhicule et/ou la marchandise ont fait l'objet d'un contrôle, que l'itinéraire a été modifié ou qu'il a été procédé à un changement de véhicule.
Acteurs	Autorités douanières et titulaire
Objectifs	
Conditions préalables	Les mises à jour de la déclaration ont été acceptées par les autorités douanières.
Conditions a posteriori	–
Scénario	<p>Points de chargement intermédiaires</p> <p>Après avoir accepté la déclaration et apposé de nouveaux scellés sur le véhicule ou le conteneur, le bureau de douane de départ intermédiaire envoie au système international eTIR toutes les données contenues dans la déclaration ainsi que les informations sur les nouveaux scellés. Le système international eTIR communique les informations mises à jour à tous les autres pays situés sur l'itinéraire ainsi qu'à la chaîne de garantie.</p>
Autres scénarios	<p>Points de déchargement intermédiaires</p> <p>Après avoir envoyé un message de fin d'opération et déchargé les marchandises concernées, le bureau de douane de destination intermédiaire envoie les informations sur les nouveaux scellés apposés. Le système international eTIR communique les informations mises à jour à tous les autres pays situés sur l'itinéraire ainsi qu'à la chaîne de garantie. Les autorités douanières remettent au titulaire un document d'accompagnement mis à jour.</p> <p>Contrôles douaniers</p> <p>Après avoir déposé les scellés du véhicule ou du conteneur, procédé aux contrôles nécessaires et apposé de nouveaux scellés, les autorités douanières envoient au système international eTIR un message contenant des renseignements sur les nouveaux scellés apposés. Le système international eTIR communique les informations mises à jour à tous les autres pays situés sur l'itinéraire ainsi qu'à la chaîne de garantie. Les autorités douanières remettent au titulaire un document d'accompagnement mis à jour sur support papier.</p>

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation mise à jour des informations sur le chargement</i>
	<p>Changement d'itinéraire</p> <p>Après avoir été informées par le titulaire du changement d'itinéraire, les autorités douanières envoient au système international eTIR un message contenant des informations sur le nouvel itinéraire. Le système international eTIR envoie les informations mises à jour à tous les autres pays situés sur le nouvel itinéraire ainsi qu'à la chaîne de garantie. Il informe également les pays retirés de l'itinéraire que les marchandises faisant l'objet de l'opération de transport TIR en question ne transiteront pas par leur territoire. Les autorités douanières remettent au titulaire un document d'accompagnement mis à jour sur support papier.</p> <p>Changement de véhicule</p> <p>Après avoir été informées par le titulaire qu'un nouveau véhicule (généralement le tracteur) sera utilisé, les autorités douanières envoient au système international eTIR un message contenant les informations sur le nouveau véhicule. Le système international eTIR envoie les informations mises à jour à tous les autres pays situés sur l'itinéraire ainsi qu'à la chaîne de garantie.</p> <p>Scénario de remplacement</p> <p>Si les informations ne peuvent être communiquées au système international eTIR, les autorités douanières autorisent néanmoins le titulaire à commencer l'opération de transport et se chargent de transmettre les données électroniques au système international eTIR à la première occasion. Pendant ce temps, les autres autorités douanières peuvent se procurer les informations requises dans le document d'accompagnement.</p>
Exigences spéciales	
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.2.5 Diagramme d'activité mise à jour des informations sur le chargement

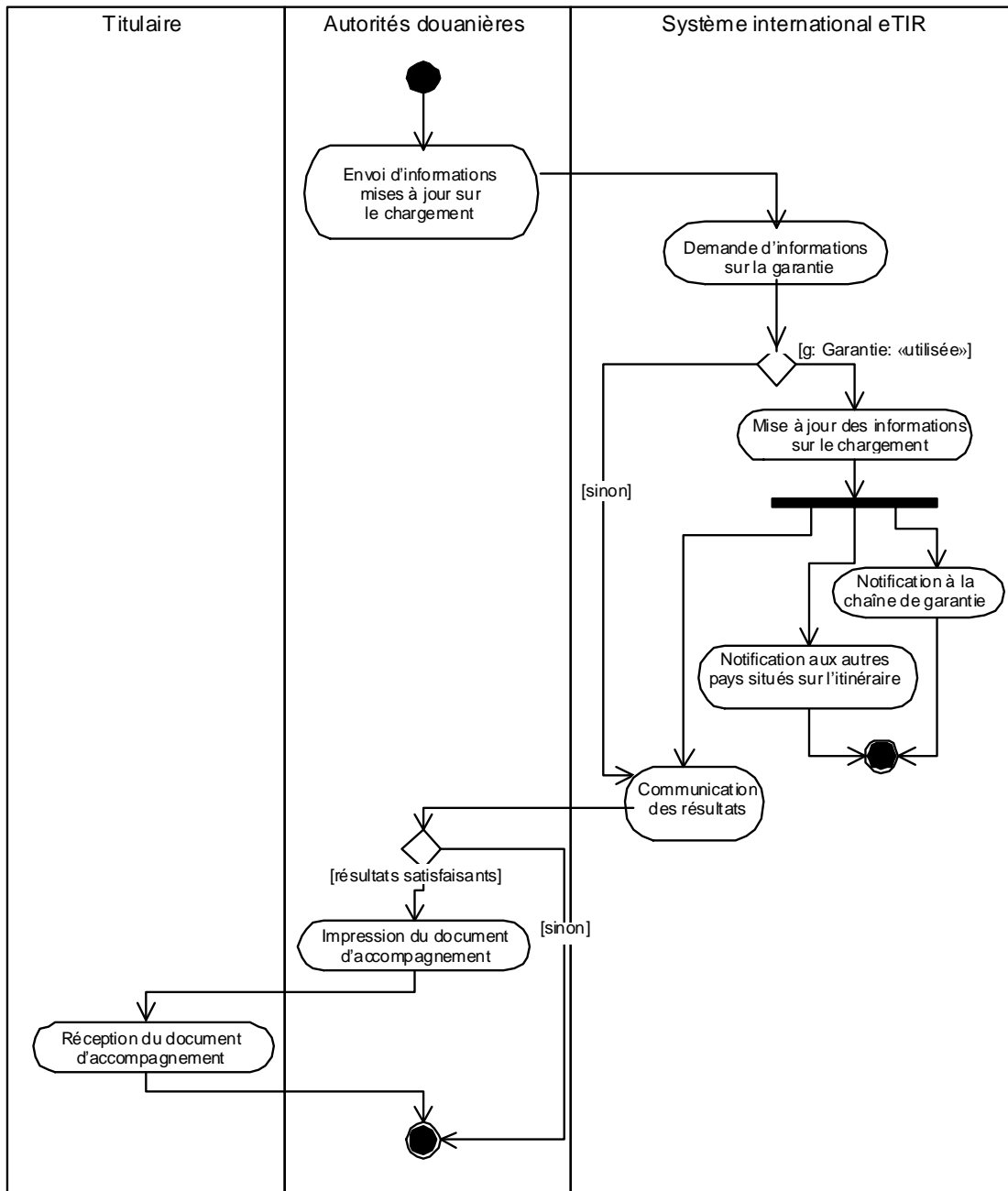


Figure 2.11 – Diagramme d'activité mise à jour des informations sur le chargement

2.3.2.6 Description du cas d'utilisation début d'une opération TIR

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation début d'une opération TIR</i>
Description	Les autorités douanières communiquent au système international eTIR les informations concernant le début d'une opération TIR.
Acteurs	Autorités douanières
Objectifs	–
Conditions préalables	Vérifier la validité de la garantie et l'habilitation du titulaire.
Conditions a posteriori	–
Scénario	Les autorités douanières envoient un message au système international eTIR pour l'informer qu'une opération TIR a débuté. Si le titulaire est habilité et que l'état de la garantie est «utilisée», le système international eTIR enregistre les informations et notifie à la chaîne de garantie le début de l'opération TIR.
Autres scénarios	Scénario de remplacement S'il n'est pas possible d'échanger des messages électroniques avec le système international eTIR, les informations concernant le début de l'opération devraient être communiquées au titulaire sur support papier et celles concernant l'état de la garantie devraient être demandées au service d'assistance informatique par d'autres moyens de communication sécurisés disponibles. Les autorités douanières devraient toutefois envoyer le message de notification du début de l'opération soit ultérieurement soit à partir d'un autre bureau de douane.
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.2.7 Diagramme d'activité début d'une opération TIR

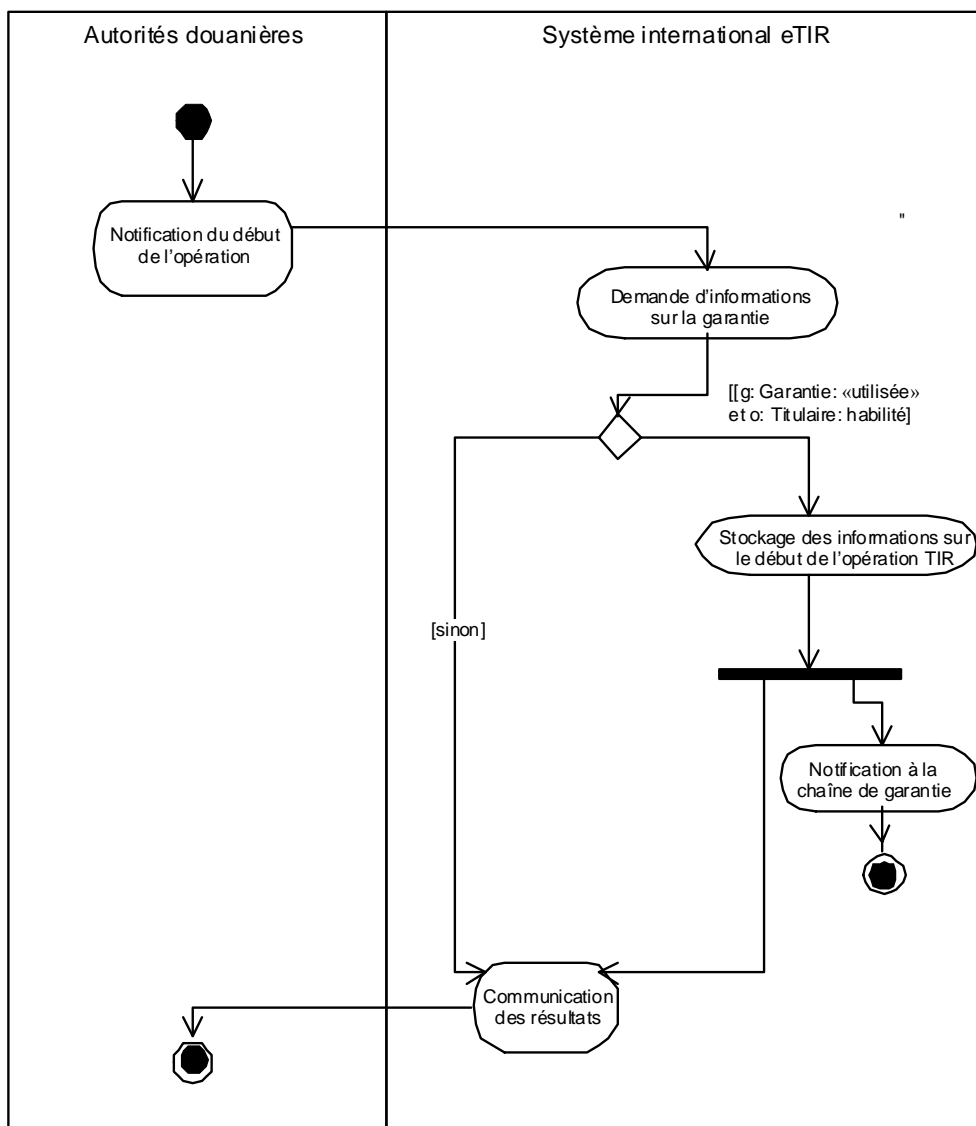


Figure 2.12 – Diagramme d'activité début d'une opération TIR

2.3.2.8 Description du cas d'utilisation fin d'une opération TIR

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation fin d'une opération TIR</i>
Description	Les autorités douanières communiquent au système international eTIR les informations concernant la fin d'une opération TIR.
Acteurs	Autorités douanières
Objectifs	–
Conditions préalables	–
Conditions a posteriori	–
Scénario	Les autorités douanières envoient au système international eTIR un message l'informant qu'une opération TIR a pris fin. Le système eTIR stocke l'information, modifie l'état de la garantie, qui devient «annulée», si la chaîne de garantie demande l'annulation, et notifie à cette dernière la fin de toutes les opérations TIR, le cas échéant la fin définitive, en fournissant les données requises par l'annexe 10 de la Convention TIR.
Autres scénarios	Scénario de remplacement S'il n'est pas possible d'échanger des messages électroniques avec le système international eTIR, les informations concernant la fin de l'opération devraient être communiquées sur support papier. Les autorités douanières devraient toutefois envoyer le message de notification de la fin de l'opération soit ultérieurement soit depuis un autre bureau de douane.
Exigences spéciales	Il peut être mis fin à une opération TIR avec des réserves.
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.2.9 Diagramme d'activité fin d'une opération TIR

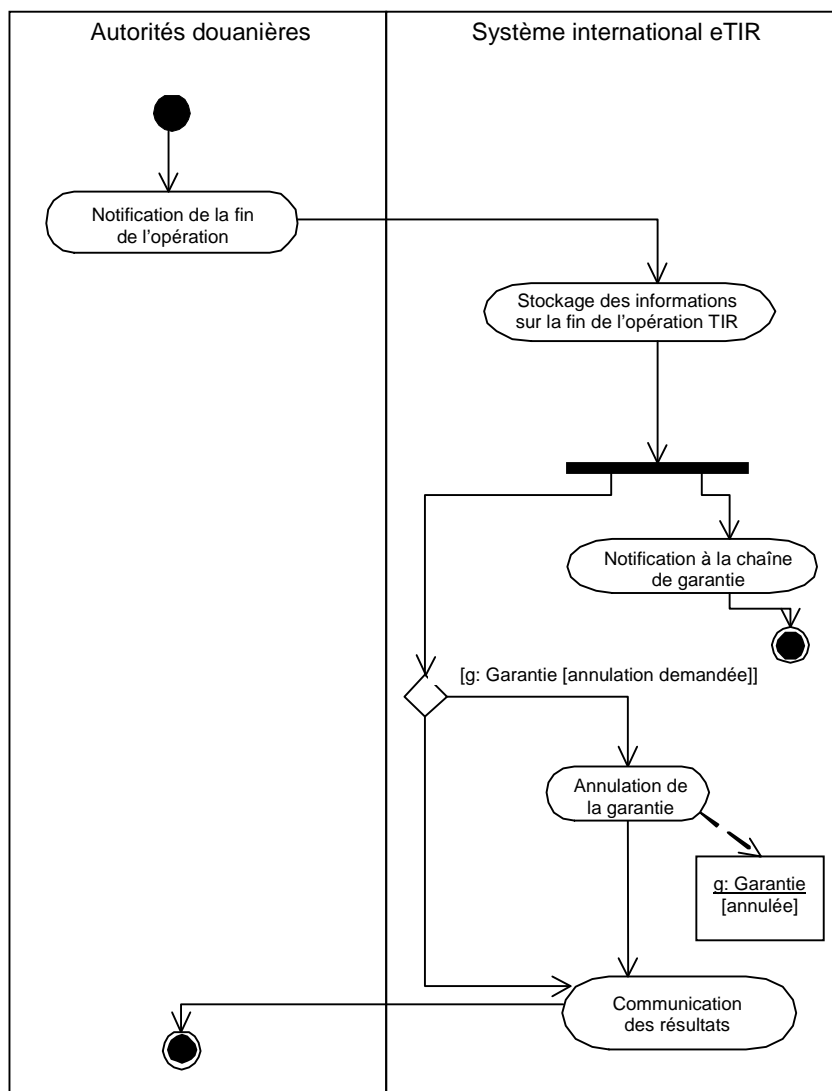


Figure 2.13 – Diagramme d'activité fin d'une opération TIR



2.3.2.10 Description du cas d'utilisation apurement d'une opération TIR

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation apurement d'une opération TIR</i>
Description	Les autorités douanières communiquent au système international eTIR les informations concernant l'apurement d'une opération TIR.
Acteurs	Autorités douanières
Objectifs	
Conditions préalables	–
Conditions a posteriori	–
Scénario	Les autorités douanières envoient au système international eTIR un message l'informant qu'une opération TIR a été apurée. Le système international eTIR enregistre l'information et notifie à la chaîne de garantie l'apurement des opérations TIR constituant un seul et même transport TIR. Lorsque toutes les marchandises ont atteint leur destination finale et que toutes les opérations TIR couvertes par la garantie ont été apurées, l'état de la garantie est modifié et devient «éteinte».
Autres scénarios	Scénario de remplacement S'il n'est pas possible d'échanger des messages électroniques avec le système international eTIR, les informations peuvent être communiquées au moyen d'une interface Web sécurisée. S'il n'est possible d'utiliser ni la messagerie électronique ni une interface Web, les autorités douanières devraient toutefois continuer à essayer d'envoyer le message de notification de l'apurement de l'opération soit ultérieurement soit depuis un autre bureau de douane.
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.2.11 Diagramme d'activité apurement d'une opération TIR

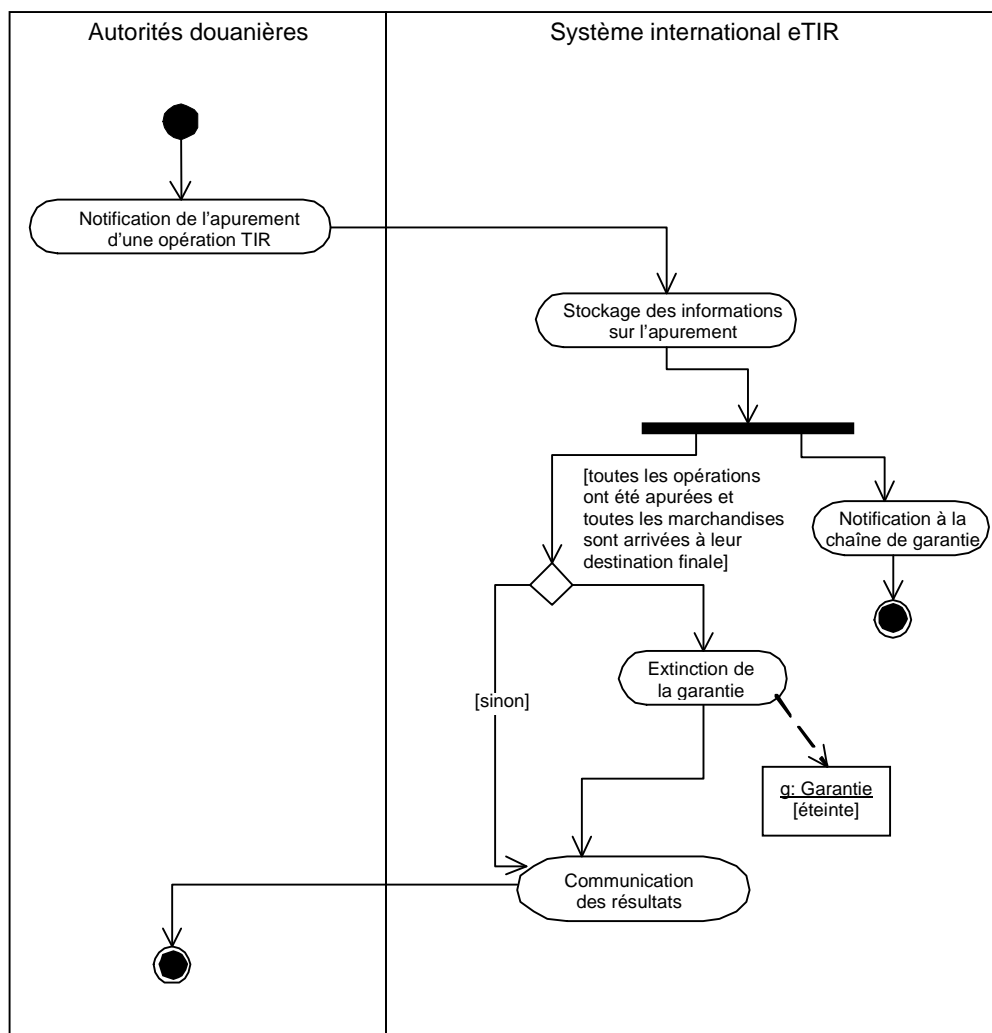


Figure 2.14 – Diagramme d'activité apurement d'une opération TIR

2.3.2.12 Description du cas d'utilisation notification à la chaîne de garantie

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation notification à la chaîne de garantie</i>
Description	Le système international eTIR notifie à la chaîne de garantie les modifications apportées aux informations concernant une garantie qu'il a délivrée.
Acteurs	Chaîne de garantie
Objectifs	
Conditions préalables	–
Conditions a posteriori	–
Scénario	Le système international eTIR notifie à la chaîne de garantie, au moyen d'un message électronique, les modifications apportées aux informations concernant une garantie qu'il a délivrée.
Autres scénarios	Scénario de remplacement Si aucun système informatique de la chaîne de garantie ne peut être joint, le système international eTIR continuera à essayer de lui faire parvenir l'information. Un système de surveillance détectera les problèmes et appliquera rapidement les solutions appropriées.
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.2.13 Diagramme d'activité notification à la chaîne de garantie

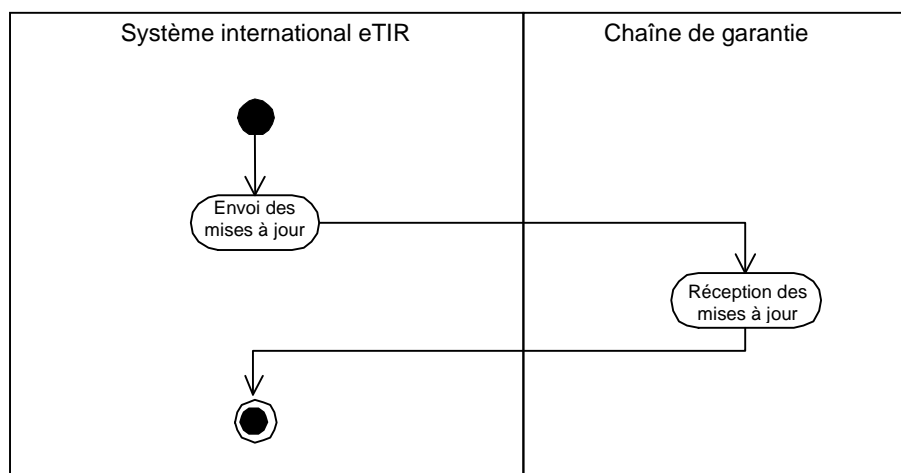


Figure 2.15 – Diagramme d'activité notification à la chaîne de garantie

2.3.2.14 Description du cas d'utilisation notification aux autres pays situés sur l'itinéraire

<i>Désignation</i>	<i>Cas d'utilisation notification aux autres pays situés sur l'itinéraire</i>
Description	Le système international eTIR notifie aux autorités douanières les informations relatives à un chargement qui transitera par leur territoire.
Acteurs	Autorités douanières
Objectifs	–
Conditions préalables	–
Conditions a posteriori	–
Scénario	Le système international eTIR notifie aux autorités douanières, au moyen de messages électroniques, les informations relatives aux chargements qui transiteront par leur territoire.
Autres scénarios	Scénario de remplacement Si les autorités douanières d'un pays ne peuvent être jointes, le système international eTIR continue à essayer de leur faire parvenir l'information.
Exigences spéciales	–
Extensions	–
Conditions applicables	–

2.3.2.15 Diagramme d'activité notification aux autres pays situés sur l'itinéraire

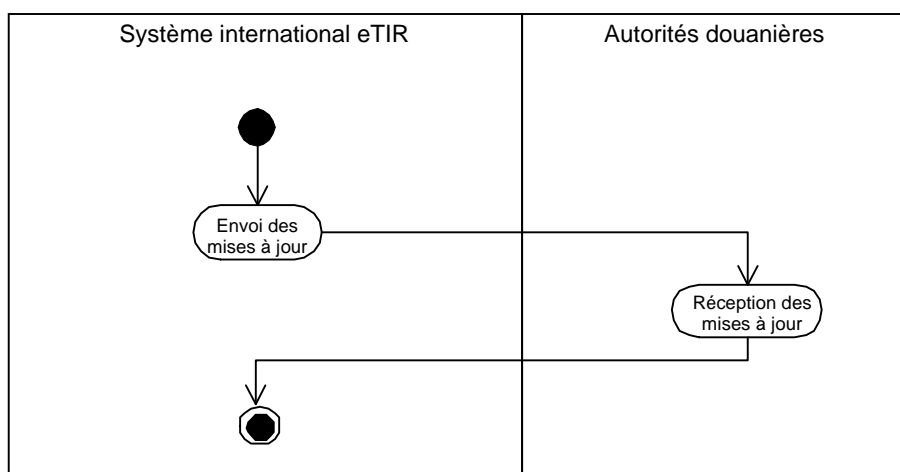


Figure 2.16 – Diagramme d'activité notification aux autres pays situés sur l'itinéraire

## 2.4 Diagramme de classe

Le diagramme de classe reproduit ci-après (fig. 2.17) s'articule autour de trois grandes classes (en grisé): la garantie, le chargement et l'opération TIR.

- La classe garantie, parce que la majorité des informations échangées avec le système international eTIR seront référencées à l'aide du NRG (numéro de référence de garantie).
- La classe chargement, parce qu'elle permet d'établir un lien entre toutes les informations concernant les marchandises en transit.
- La classe opération TIR, parce qu'elle permet l'échange d'informations figurant précédemment sur les souches.

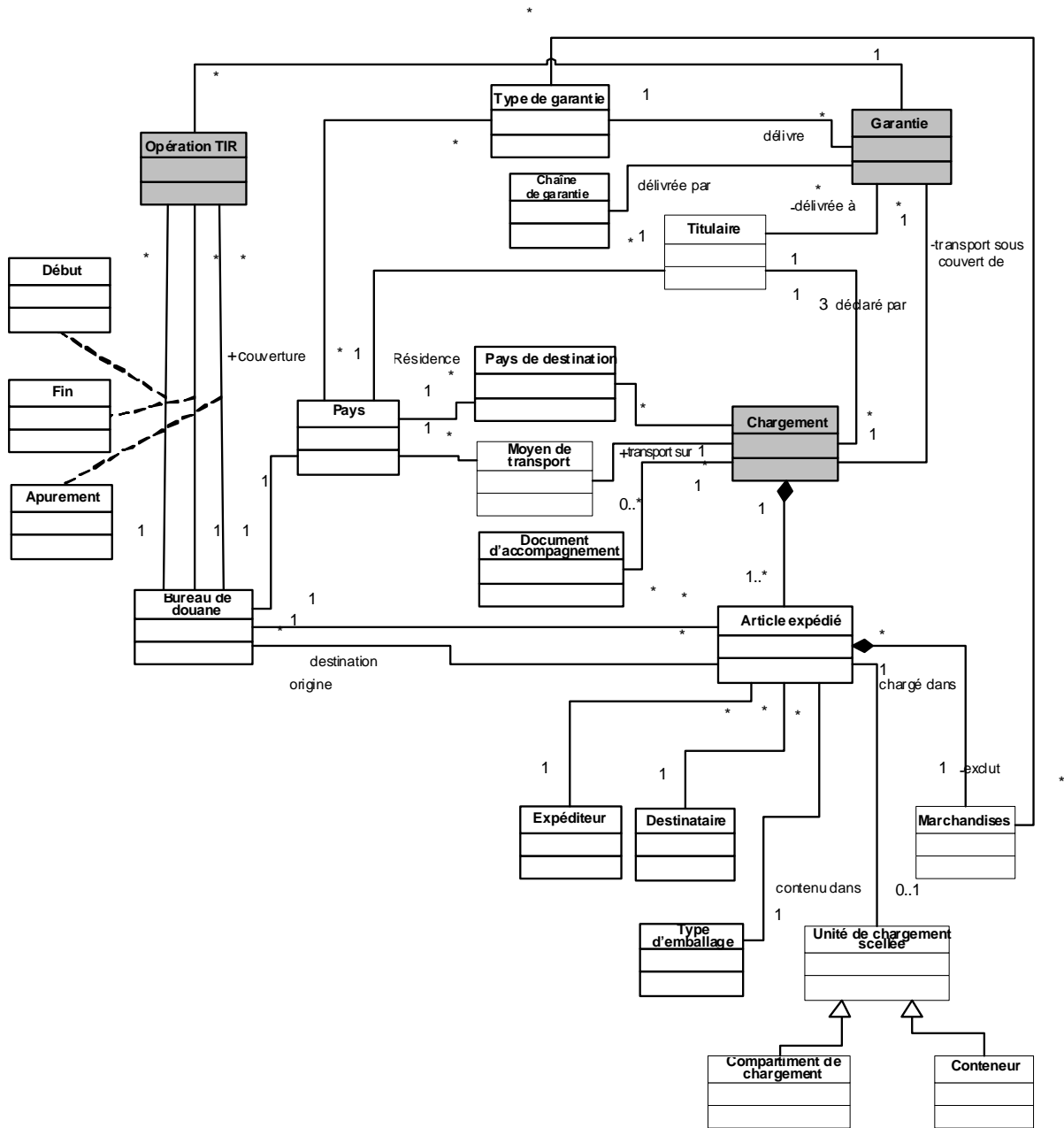


Figure 2.17 – Diagramme de classe opération eTIR

**3. FLUX DE TRAVAUX D'ANALYSE**

*À compléter ultérieurement.*

**4. FLUX DE TRAVAUX DE CONCEPTION**

*À compléter ultérieurement.*



**Annexe 1 – 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 artéfacts de modélisation et si nécessaire, chaque condition doit mentionner le ou les artéfacts de modélisation qui s'y réfèrent.

<i>Cond. #</i>	<i>Énoncé</i>	<i>Source</i>	<i>Date</i>	<i>Statut</i>
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 seule et même 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 1.6
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 1.6
3	Une association est à la fois une association émettrice, responsable de la délivrance des carnets TIR à leurs titulaires, et une association garante, de façon à constituer la chaîne de garantie sur son territoire national. Ces deux rôles sont indissociables.	Groupe d'experts de Varsovie	28 et 29 juin 2004	Utilisée au paragraphe 1.6
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 1.6
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 1.6
7	Un véhicule routier peut ne comprendre aucun compartiment de chargement ou en comprendre plusieurs. 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 1.6

<i>Cond. #</i>	<i>Énoncé</i>	<i>Source</i>	<i>Date</i>	<i>Statut</i>
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 1.6
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 1.6
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 (il serait judicieux de supprimer la limite supérieure). 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 1.6
11	Une rubrique du manifeste des marchandises ne peut concerner qu'un seul et même transport TIR. En revanche, le même transport TIR peut être visé par plusieurs rubriques du manifeste des marchandises.			Utilisée au paragraphe 1.6
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 1.6
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 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 1.6
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 1.6
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 1.6
16	Supprimée			

<i>Cond. #</i>	<i>Énoncé</i>	<i>Source</i>	<i>Date</i>	<i>Statut</i>
17	Les marchandises décrites sous une rubrique du manifeste des marchandises sont chargées dans 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 1.6
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 1.6
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 1.6
20	Seule une organisation internationale agréée peut imprimer et distribuer les carnets TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
21	Seule une association agréée peut émettre des carnets TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
22	Les carnets TIR sont délivrés uniquement aux personnes dûment autorisées.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
24	Un transport TIR doit être effectué sous couvert d'un carnet TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1

<i>Cond. #</i>	<i>Énoncé</i>	<i>Source</i>	<i>Date</i>	<i>Statut</i>
29	L'organisation internationale peut effectuer une analyse des risques au moyen de données archivées.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
33	Le régime TIR est établi dans la Convention TIR.	Groupe d'experts de Genève	26 et 27 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1
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 oct. 2004	Utilisée au paragraphe 1.2.1

## Annexe 2 – 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.

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>	<i>Date</i>
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, 3. 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)	ExG 28 et 29 juin 2004
Bureau de douane	Tout bureau de douane d'une Partie contractante agréé pour l'exécution d'opérations TIR	Art. 45	ExG 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)	ExG 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)	ExG 28 et 29 juin 2004
Marchandise	Denrée, marchandise	Webster	ExG 28 et 29 juin 2004
Chaîne de garantie (système international de garantie)	Système couvrant les responsabilités des associations nationales agréées pour agir en tant que garantes des 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	ExG 28 et 29 juin 2004

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>	<i>Date</i>
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)	ExG 28 et 29 juin 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, alinéa 2.	Art. 6.2 <i>bis</i> Annexe 8, Art. 10 b)	ExG 28 et 29 juin 2004
Association émettrice	Association autorisée par les autorités douanières d'une Partie contractante à émettre des carnets TIR.	Secrétariat	ExG 28 et 29 juin 2004
Compartiment de chargement	Compartiment destiné à contenir des marchandises	Secrétariat	ExG 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	ExG 28 et 29 juin 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)	ExG 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	ExG 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	ExG 28 et 29 juin 2004
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)	ExG 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)	ExG 28 et 29 juin 2004
Titulaire du 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)	ExG 28 et 29 juin 2004

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>	<i>Date</i>
Transporteur	Personne assurant effectivement le transport des marchandises ou assurant la responsabilité de la conduite des moyens de transport au nom du titulaire du carnet TIR.	Groupe d'experts Varsovie	ExG 28 et 29 juin 2004
Chauffeur	Personne physique conduisant le moyen de transport au nom du titulaire du carnet TIR.	Groupe d'experts Varsovie	ExG 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 Varsovie	ExG 28 et 29 juin 2004
Expéditeur	Personne qui expédie des marchandises au nom du titulaire du carnet TIR.	Groupe d'experts Varsovie	ExG 28 et 29 juin 2004
Destinataire	Personne qui reçoit les marchandises.	Groupe d'experts Varsovie	ExG 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)	ExG 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)	ExG 26 et 27 octobre 2004
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)	ExG 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)	ExG 26 et 27 octobre 2004
Personne	Personne physique ou personne morale	Art. 1 n)	ExG 26 et 27 octobre 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)	ExG 26 et 27 octobre 2004

### **Annexe 3 – 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 censée aussi le lire;
- b) Toute personne qui communique un renseignement est censée 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<sup>15</sup> (ExG/COMP/2002/10, par. 14 et annexe 4).

---

<sup>15</sup> 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.



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

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données* 50	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>3</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Nom de l'association</b>		
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°:	<b>x</b> <b>2</b>			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données * 100	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1) Art. 6, annexe 9

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>6</b>	UNTDED n° 3340	Rubrique <b>Nom du titulaire</b>		
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°:	<b>x</b> <b>3</b>	<b>x</b> <b>4</b>	<b>x</b> <b>4</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> <b>4</b>			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 100		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				
Association émettrice	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>				<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>				<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>				<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ				<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° 7	UNTDED n° 3340	Rubrique <b>Adresse du titulaire</b>		
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°:	<b>x</b> <b>3</b>	<b>x</b> <b>4</b>	<b>x</b> <b>4</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> <b>4</b>			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 255		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>				<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>				<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>				<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ				<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>8</b>	UNTDED n°  3340	Rubrique <b>Pays du titulaire</b>		
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°:	<b>x</b> <b>3</b>	<b>x</b> <b>4</b>	<b>x</b> <b>4</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> <b>4</b>			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 60		Codage ISO 3	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>				<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>				<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>				<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ				<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

N° <b>9</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Numéro d'identification du titulaire</b>		
Description et remarques Numéro d'identification 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°:	<b>x</b> <b>3</b>	<b>x</b> <b>4</b>	<b>x</b> <b>4</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> <b>4</b>			

**Propriétés**

Type des données Texte	Format des données* 16	Codage
Conditions		

**Convention**

Références (autres que l'annexe 1)  
Recommandation en date du 20 octobre 2000

**Autorisations**

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>10</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Numéro de référence du carnet TIR</b>		
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°:	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 10		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire				<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>				<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>				<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>				<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ				<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>11</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Validité</b>		
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°:	<b>x</b> <b>1</b>			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

<b>Propriétés</b>		
Type des données Date	Format des données *	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1) Art. 9, par. 1

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).



<b>Informations générales</b>				
N° <b>12</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Pays de départ</b>		
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°:	<b>x</b> <b>6</b>	<b>x</b> <b>5</b>	<b>x</b> <b>5</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> <b>5</b>			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 60		Codage	
Conditions Le nombre de pays de départ et de destination ne doit pas dépasser 4				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1) Art. 18				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	<b>Mettre à jour</b>	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ			<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire			<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>13</b>	UNTDDED n° 3216	Rubrique <b>Pays de destination</b>		
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°:	<b>x</b> <b>7</b>	<b>x</b> <b>6</b>	<b>x</b> <b>6</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> <b>6</b>			

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

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

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>14</b>	UNTDED n° 8162	Rubrique <b>Numéro d'immatriculation du véhicule</b>		
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°:	<b>x</b> <b>8</b>	<b>x</b> <b>7</b>	<b>x</b> <b>7</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> <b>7</b>			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données * 20		Codage	
Conditions * En cas de transport par conteneurs				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>15</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Numéro du certificat d'agrément</b>		
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°:	<b>x</b> <b>9</b>			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				

<b>Propriétés</b>		
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		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1) Art. 14

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>16</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Date du certificat d'agrément</b>		
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°:	<b>x</b> <b>9</b>			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b>		

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

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)
Art. 14

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>17</b>	UNTDED n° 1492	Rubrique <b>Numéro d'identification du conteneur</b>		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> 10			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				
<b>Propriétés</b>				
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				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>18</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Observations diverses</b>		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> 11			
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données * 255		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ				<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>19</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Bureau de douane de destination</b>		
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			

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				x
Association émettrice				x
Association garante				x
Titulaire	x	x	x	x
– Transitaire <sup>1</sup>	x	x	x	x
– Chauffeur <sup>2</sup>	x	x	x	x
– Expéditeur <sup>1</sup>	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 <sup>3</sup>				
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.

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).



<b>Informations générales</b>				
N° <b>20</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Bureau de douane de départ</b>		
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°:		<b>x</b> 2	<b>x</b> 2	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> 2			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 100		Codage	
Conditions				

<b>Convention</b>		
Références (autres que l'annexe 1) Art. 18		

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

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

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage UNDOCS
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>22</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Lieu où l'agrément a été accordé au titulaire</b>		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 14	<b>x</b> 14	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> 14			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 100		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ				<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N°	UNTDDED n°	Rubrique		
<b>23</b>		<b>Date à laquelle l'agrément a été accordé au titulaire</b>		
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			

<b>Propriétés</b>		
Type des données	Format des données *	Codage
Date		
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>25</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Scellements ou marques d'identification apposés</b>		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 16	<b>x</b> 16	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b>	<b>x</b> 3	<b>x</b> 4	

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

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

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>29</b>	UNTDDED n° 2280	Rubrique <b>Date de départ</b>		
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°:		<b>x</b> 23		<b>x</b> 23
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 6		

<b>Propriétés</b>		
Type des données Date	Format des données *	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1) Art. 8, par. 4, et art. 9, par. 2

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>30</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Marchandises pondéreuses ou volumineuses</b>		
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°:	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b>			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Booléen	Format des données* 1		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1) Art. 29 à 35				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice	<b>x</b>			<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>			<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>			<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>			<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>			<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ				<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

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

<b>Propriétés</b>		
Type des données Booléen	Format des données* 1	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).



<b>Informations générales</b>				
N° <b>32</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Pour usage officiel</b>		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b>	<b>x</b>	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 255		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire				<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>				<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>				<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>				<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)	<b>x</b>			<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau de douane de destination final	<b>x</b>			<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>33</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Vérification des scellements (à l'entrée)</b>		
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°:		<b>x</b> 19		<b>x</b> 19
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 4	<b>x</b> 2	

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

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1) Art. 22

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>34</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Durée maximum du transit</b>		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 20		<b>x</b> 20
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:				
<b>Propriétés</b>				
Type des données Nombre entier	Format des données* 4		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1) Art. 20				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire				<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>				<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>				<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>				<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)				<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		<b>x</b>		<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire	<b>x</b>			<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>35</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Nom du bureau de douane de départ/d'entrée</b>		
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°:		<b>x</b> 21		<b>x</b> 21
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 1		

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données* 100	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>36</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Numéro d'enregistrement au départ/à l'entrée</b>		
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°:		<b>x</b> 21		<b>x</b> 21
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 2		

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données* 20	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>37</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Divers</b>		
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°:		<b>x</b> 22		<b>x</b> 22
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 5		

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1) Art. 20

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>40</b>	UNTDED n° 3086	Rubrique <b>Nom du bureau de douane de sortie/de destination</b>		
Description et remarques Certificat de fin de l'opération TIR (sortie/destination)				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:				<b>x</b> 24
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			<b>x</b> 1	
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 100		Codage	
Conditions				

<b>Convention</b>		
Références (autres que l'annexe 1) Art. 10		

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>41</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Vérification des scellements (sortie/destination)</b>		
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°:				<b>x</b> 25
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			<b>x</b> 2	

<b>Propriétés</b>		
Type des données Booléen	Format des données* 1	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).



<b>Informations générales</b>				
N° <b>42</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Nombre de colis</b>		
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°:				<b>x</b> 26
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			<b>x</b> 3	

<b>Propriétés</b>		
Type des données Nombre entier	Format des données* 5	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>43</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Réserves</b>		
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°:				<b>x</b> 27
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			<b>x</b> 5	

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>45</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Date de sortie/de destination</b>		
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°:				<b>x</b> 28
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:			<b>x</b> 6	
<b>Propriétés</b>				
Type des données Date	Format des données *		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1)				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire				<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>				<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>				<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>				
Premier bureau de douane de départ				
Bureau de douane de départ intermédiaire	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)				<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet				
Bureau de douane de destination intermédiaire	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de destination final	<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N°	UNTDDED n°	Rubrique		
<b>46</b>		<b>Compartment(s) de chargement ou conteneur(s)</b>		
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			

<b>Propriétés</b>		
Type des données	Format des données *	Codage
Texte	20	
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)
Art. 19

<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				x
Association émettrice				x
Association garante				x
Titulaire	x	x	x	x
– Transitaire <sup>1</sup>	x	x	x	x
– Chauffeur <sup>2</sup>	x	x	x	x
– Expéditeur <sup>1</sup>	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 <sup>3</sup>				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.

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>47</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Marques figurant sur les colis et nombre de colis</b>		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 9	<b>x</b> 9	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> 9			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données* 20		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ				<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N°	UNTDDED n°	Rubrique		
<b>48</b>		<b>Nombre de colis ou d'objets</b>		
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			

<b>Propriétés</b>		
Type des données	Format des données *	Codage
Nombre entier	5	
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)
Art. 19

<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				x
Association émettrice				x
Association garante				x
Titulaire	x	x	x	x
– Transitaire <sup>1</sup>	x	x	x	x
– Chauffeur <sup>2</sup>	x	x	x	x
– Expéditeur <sup>1</sup>	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 <sup>3</sup>				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.

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>49</b>	UNTDED n°	Rubrique <b>Type de colis ou d'objets</b>		
Description et remarques				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 10	<b>x</b> 10	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> 10			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Texte	Format des données*		Codage HS	
		50		
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ			<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire			<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire				<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N° <b>50</b>	UNTDDED n°	Rubrique <b>Description des marchandises</b>		
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			

<b>Propriétés</b>		
Type des données Texte	Format des données* 255	Codage HS
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1) Art. 19

<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				x
Association émettrice				x
Association garante				x
Titulaire	x	x	x	x
– Transitaire <sup>1</sup>	x	x	x	x
– Chauffeur <sup>2</sup>	x	x	x	x
– Expéditeur <sup>1</sup>	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 <sup>3</sup>				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.

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).



<b>Informations générales</b>				
N° <b>51</b>	UNTDED n°  6292	Rubrique <b>Poids brut</b>		
Description et remarques Poids brut en kg (pour certaines marchandises, on se sert d'une autre unité de mesure, par exemple le m <sup>3</sup> )				
Carnet sur support papier				
	Couverture	Volet n° 1	Volet n° 2	Fiche de retour
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b> 11	<b>x</b> 11	
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:	<b>x</b> 11			
<b>Propriétés</b>				
Type des données Nombres réels	Format des données* 10/3		Codage	
Conditions				
<b>Convention</b>				
Références (autres que l'annexe 1) Art. 20				
<b>Autorisations</b>				
	Écrire	Mettre à jour	Valider	Lire
Organisation internationale				<b>x</b>
Association émettrice				<b>x</b>
Association garante				<b>x</b>
Titulaire	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Transitaire <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Chauffeur <sup>2</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
– Expéditeur <sup>1</sup>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Premier bureau de douane de départ			<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de départ intermédiaire			<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane d'entrée (de passage)		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de sortie (de passage)		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Autorités douanières ou autres autorités de contrôle sur le trajet		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de destination intermédiaire		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bureau de douane de destination final				<b>x</b>
– Destinataire <sup>3</sup>				<b>x</b>
Bureau central des douanes				<b>x</b>

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

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

<b>Informations générales</b>				
N°	UNTDDED n°	Rubrique		
<b>52</b>		<b>Nombre de pages</b>		
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°:		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
	Volet NFCU	Souche n° 1	Souche n° 2	
Apparaît dans la case n°:		<b>x</b>	<b>x</b>	

<b>Propriétés</b>		
Type des données	Format des données *	Codage
Nombres entiers	2	
Conditions		

<b>Convention</b>
Références (autres que l'annexe 1)

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

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

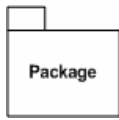

<sup>1</sup> Agissant au nom du titulaire.

<sup>2</sup> Au nom du titulaire.

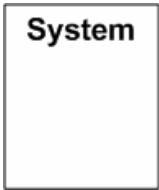





<sup>3</sup> Au nom du bureau de douane de destination final (actuellement examiné par le WP.30).

**Annexe 4 – UML**

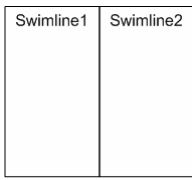
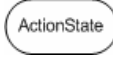
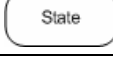




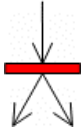
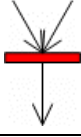
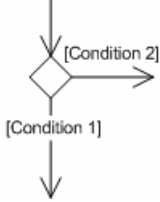
**Glossaire des symboles UML**

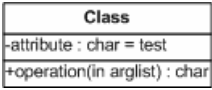


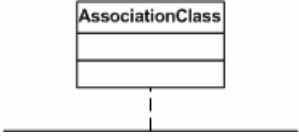
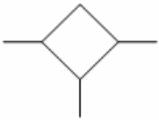




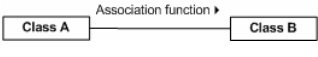
<b>Diagramme d'ensemble</b>	
Ensemble	
Dépendance	


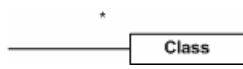
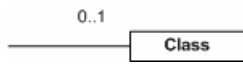
  


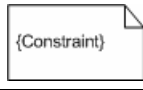

<b>Diagramme de cas d'utilisation</b>	
Système	
Cas d'utilisation	
Acteur	
Communication	
Utilisations	
Commentaire	

<b>Diagramme d'activité</b>	
Couloir	
État de l'action	
État	
État initial	
État final	
Flux de commande	
Flux objet	
Transition (bifurcation)	
Transition (groupage)	
Décision	

<b>Diagramme de classe</b>	
Classe	
Objet	
Association	
Classe d'association	
Association N-aire	
Généralisation	
Composition	
Agrégation	
Rôles de l'association	
Fonction de l'association et sens de lecture	

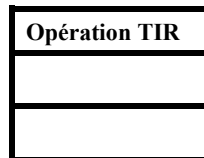
<b>Multiplicités (cardinalités)</b>	
Une seule	
Plusieurs (nombre quelconque)	
Facultatif	

<b>Symboles généraux</b>	
Interface	
Contrainte	
Commentaire	

### *Élaboration d'un diagramme de classe – Exemple de l'opération TIR*

En s'appuyant sur les conditions énoncées à l'annexe 1 du modèle de référence, nous allons établir la partie du diagramme de classe correspondant à l'opération TIR.

Traçons tout d'abord le symbole correspondant à la classe

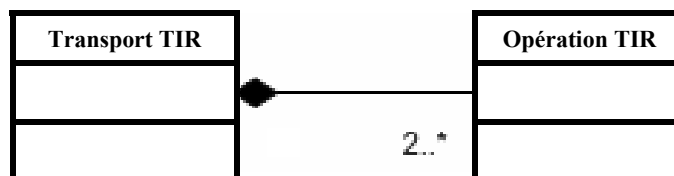


Dans la liste des conditions, deux conditions seulement concernent l'opération TIR:

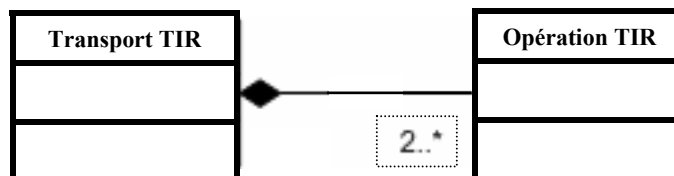
**Condition 10** Un transport TIR se compose d'opérations TIR. Le nombre d'opérations TIR réalisées dans le cadre d'un transport TIR est actuellement limité à 10, avec l'actuel système sur support papier et doit être d'au moins 2 (il serait judicieux de supprimer la limite supérieure). Une opération 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 douane donné peut commencer et terminer un nombre quelconque d'opérations TIR.

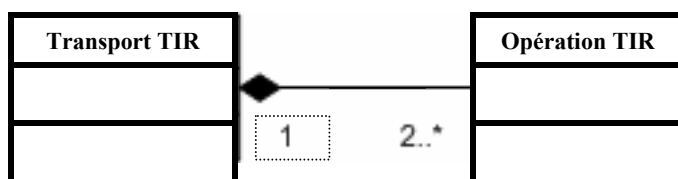
La condition 10 stipule tout d'abord qu'*un transport TIR se compose d'opérations TIR*. Le langage UML utilise une ligne terminée par un losange noir pour indiquer la composition d'un élément. (◆—):



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 (il serait judicieux de supprimer la limite supérieure)*. Cette précision est traduite en langage UML par l'indication à côté de la deuxième ligne du symbole opération TIR de la mention 2 (multiplicité). La multiplicité désigne le nombre d'objets participant à la relation:



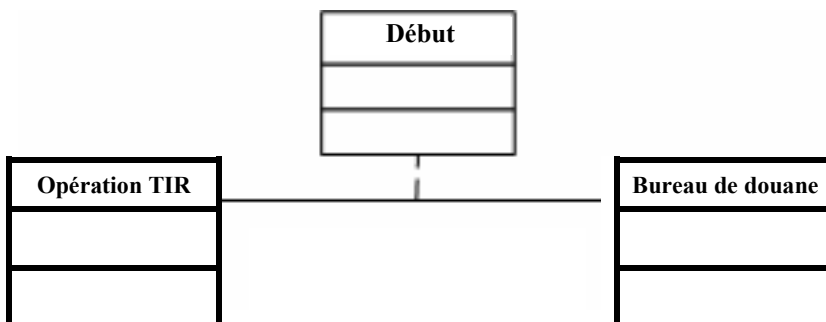
Enfin, la condition 10 indique qu'*une opération TIR fait partie d'un seul et même transport TIR*. Cette précision se traduit en inscrivant un «1» du côté transport TIR de la relation.



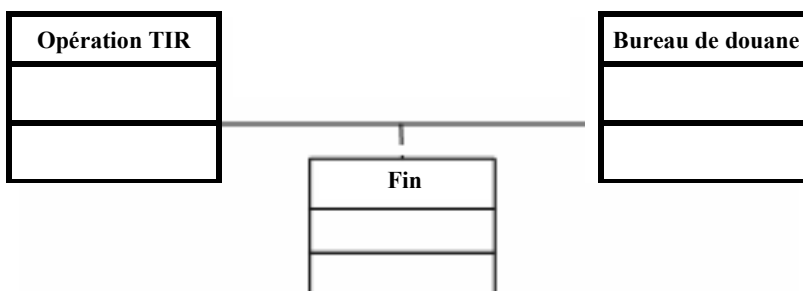
La condition 13 contient des informations concernant deux relations entre les classes *opération TIR* et *bureau de douane*. Nous identifierons dans un premier temps les deux relations appelées associations. La condition 13 stipule que *l'opération commence au... bureau de douane...*. Le mot *commence*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



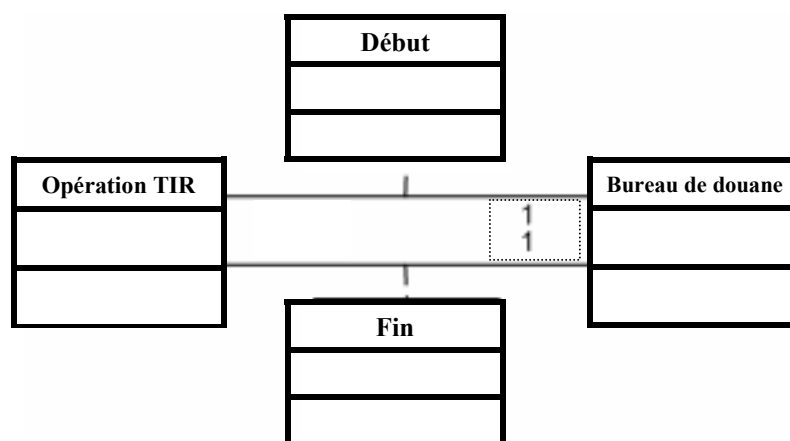
Lorsque l'association proprement dite contient des informations, le langage UML utilise un symbole différent appelé «classe d'association». Tel est le cas de l'association *commencer* qui contient des informations telles que la date de début de l'opération TIR:



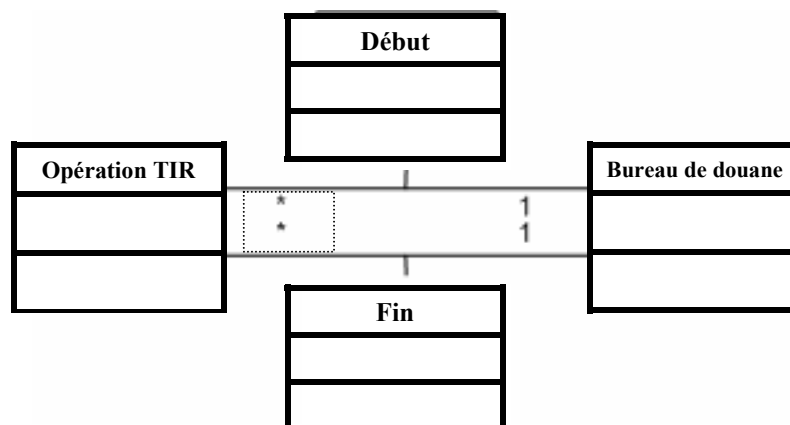
La deuxième association intitulée *se terminer* peut être définie dans l'énoncé de la condition 13. *L'opération TIR commence... et se termine au ... bureau de douane*. Conformément à la logique de l'association précédente, cette association peut être décrite comme une classe d'association:



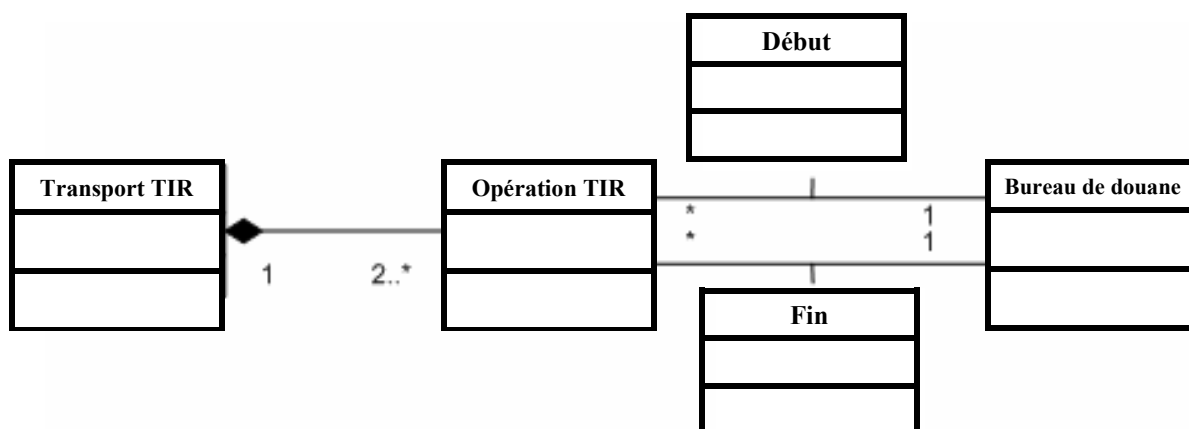
Ces deux associations présentent des multiplicités identiques. Les mots *un seul et même* indiquent qu'une opération TIR doit commencer dans un bureau de douane et ne peut commencer dans plusieurs bureaux. En langage UML, le chiffre 1 est placé du côté *bureau de douane* de l'association, comme suit:



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) du côté opération de l'association.



Enfin, pour se représenter globalement l'ensemble des opérations impliquant la classe opération TIR 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 5 – Glossaire UMM/UML

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Abstraction</b>	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.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Acteur</b> ( <i>actor</i> )	Personne ou objet, extérieur au système ou à l'activité, qui interagit avec le système ou l'activité.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Agrégation</b> ( <i>aggregation</i> )	Forme spéciale d'association qui définit une relation ensemble-partie entre l'agrégat (l'ensemble) et une composante (la partie).	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Analyse</b> ( <i>analysis</i> )	Aspect du processus de conception d'un logiciel ayant essentiellement pour objet de formuler un modèle du <i>domaine</i> en cause. L'analyse s'intéresse à ce qu'il faut faire et la <i>conception</i> à la façon de le faire (voir <i>conception</i> ).	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Analyse de cas d'utilisation</b> ( <i>use-case analysis</i> )	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 <i>domaine</i> de problème. L'analyse porte essentiellement sur les actions à exécuter, tandis que la conception s'intéresse à la façon de le faire.	
<b>API</b>	Interface de protocole d'application	
<b>Approche orientée objet</b> ( <i>object oriented approach</i> )	La définition de classes d'objets d'affaires peut faciliter et influencer sur les perspectives de simplification de l'EDI et de ses normes. Un objet d'affaire est une représentation exacte d'un concept matériel (tangible) ayant pour origine un usage professionnel réel.	
<b>Architecture</b> ( <i>architecture</i> )	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 <i>les classes</i> , <i>les composantes</i> et <i>les sous-systèmes</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Archivage</b> ( <i>repository</i> )	Enregistrement électronique d'informations structurées (par exemple messages EDIFACT, messages X12 ou messages XML).	
<b>Artéfact</b> ( <i>artifact</i> )	Élément d'information 1) qui est produit, modifié ou utilisé par un processus, 2) qui définit un domaine de responsabilité et 3) objet éventuel d'une gestion des modifications. Un artefact peut être un <i>modèle</i> , un <i>élément de modèle</i> ou un <i>document</i> . Un document peut contenir d'autres documents.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Association</b>	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.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Association N-aire</b> ( <i>N-ary association</i> )	Association de trois classes ou davantage.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Association binaire</b> ( <i>binary association</i> )	Association entre deux classes.	<i>Unified Modelling User Guide</i>



<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Attributs</b> ( <i>attributes</i> )	Un attribut défini par une <u>classe</u> représente une propriété désignée de la classe ou de ses objets. Un attribut a un <u>type</u> qui définit le type de ses instances.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Booléen</b> ( <i>boolean</i> )	Énumération dont les valeurs sont vrai et faux.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>BPAWG</b>	Groupe de travail de l'analyse des processus professionnels du CEFAC-ONU. Chargé d'analyser et d'élaborer une représentation précise des principaux éléments des transactions internationales; s'emploie à éliminer les contraintes.	<i>CEFACT-ONU</i>
<b>Cardinalité</b> ( <i>cardinality</i> )	Nombre d'éléments d'un ensemble.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Cas d'utilisation</b> ( <i>use case</i> )	Spécification d'une séquence d'actions, notamment de variantes exécutables par un système (ou une autre entité), en interaction avec ses <u>acteurs</u> . Voir: <u>instances de cas d'utilisation</u> . 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 <u>scénarios</u> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Champ d'application</b> ( <i>scope</i> )	Domaine dans lequel il est possible de se situer; possibilité d'action, etc.	<i>COD</i>
<b>Classe</b> ( <i>class</i> )	Description d'un ensemble d'objets dont <u>les attributs</u> , <u>les opérations</u> , <u>les méthodes</u> , <u>les relations</u> et la sémantique sont les mêmes. Une classe peut utiliser un ensemble d'interfaces pour spécifier les collections d'opérations sur son environnement: voir <u>interface</u> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Classe abstraite</b> ( <i>abstract class</i> )	Classe dont l'instanciation directe n'est pas possible.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Classe d'entité commerciale</b> ( <i>business entity class</i> )	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.	<i>UMM</i>
<b>Classes d'analyse</b> ( <i>analysis classes</i> )	Abstraction d'un <u>rôle</u> joué par un élément de conception de l'intérieur du système généralement dans le contexte de <u>réalisation de cas d'utilisation</u> . 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 <u>classes</u> de conception et/ou <u>capsules</u> ou <u>sous-systèmes</u> de conception).	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Classe d'entité</b> ( <i>entity classes</i> )	<u>Classe</u> utilisée pour modéliser les informations enregistrées par le système et le comportement associé. Classe générique réutilisée dans de nombreux <u>cas d'utilisation</u> , 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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Classe de contrôle</b> ( <i>control classes</i> )	Classe utilisée pour modéliser un comportement particulier à un ou plusieurs cas d'utilisation.	<i>Rational Unified Process</i>

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Commerce</b> ( <i>business</i> )	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.	( <i>Modèle de référence EDI ouvert-ISO/CEI 14662</i> ) ( <i>MoU</i> )
<b>Commerce électronique</b> ( <i>electronic business</i> )	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.	( <i>MoU</i> )
<b>Commerce en ligne</b> ( <i>electronic commerce</i> )	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, échange de données informatiques, 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).	<i>CEFACT-ONU</i> <i>SIMAC</i>
<b>Composant</b> ( <i>component</i> )	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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Composition</b>	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.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Concepteur de logiciel</b> ( <i>software developer</i> )	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 <i>exigences</i> , <i>analyses</i> et <i>conception</i> , <i>implémentation</i> et <i>test</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Conception</b> ( <i>design</i> )	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 <i>exigences</i> fonctionnelles et de qualité d'un système. Voir <i>analyse</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Construction</b>	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.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Contrainte</b> ( <i>constraint</i> )	Condition ou restriction sémantique. Certaines contraintes sont prédéfinies dans le langage UML tandis que d'autres peuvent être définies par l'utilisateur. Les contraintes constituent l'un des trois mécanismes d'extension en langage UML: voir <i>valeur marquée</i> , <i>stéréotype</i> .	<i>Rational Unified Process</i>

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Couloir</b> ( <i>swimlane</i> )	Partition d'un diagramme d'interaction permettant de classer les responsabilités des différentes actions.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Définition de type de document</b> ( <i>Document Type Definition</i> )	Voir DTD.	
<b>Délégation</b> ( <i>delegation</i> )	Capacité d'un objet à émettre un message vers un autre objet en réponse à un message.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Dépendance (relation de)</b> ( <i>dependency</i> )	Relation sémantique entre deux objets suivant laquelle une modification de l'un d'eux (l'objet indépendant) peut affecter la sémantique de l'autre objet (objet dépendant).	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Diagramme</b> ( <i>diagram</i> )	Description graphique de la totalité ou d'une partie d'un <u>modèle</u> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Diagramme d'activité</b> ( <i>activity diagram</i> )	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.	<i>UML Distilled</i>
<b>Diagramme d'ensemble</b> ( <i>package diagram</i> )	Représente des groupes de classes et de relations de dépendance mutuelle.	<i>UML Distilled</i>
<b>Diagramme d'état</b> ( <i>state diagram</i> )	Décrit le comportement d'un objet particulier en présence de nombreux cas d'utilisation.	<i>UML Distilled</i>
<b>Diagramme d'état (machine à états)</b> ( <i>statechart (state machine) diagram</i> )	Diagramme décrivant une machine à états. Voir <u>machine à états</u> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Diagramme d'interaction</b> ( <i>interaction diagram</i> )	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.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Diagramme d'objet</b> ( <i>object diagram</i> )	Diagramme représentant des <u>objets</u> 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: <u>diagramme de classe</u> , <u>diagramme de collaboration</u> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Diagramme de cas d'utilisation</b> ( <i>use-case diagram</i> )	Diagramme indiquant les relations entre <u>acteurs</u> et <u>cas d'utilisation</u> à l'intérieur d'un même système.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Diagramme de classe</b> ( <i>class diagram</i> )	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 <u>d'éléments de modèle</u> déclaratifs (statiques), par exemple <u>les classes</u> , <u>les types</u> , et leur contenu, ainsi que les <u>relations</u> ( <i>Rational unified process</i> ).	<i>UML Distilled/ Rational Unified Process</i>

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Diagramme de collaboration</b> ( <i>collaboration diagram</i> )	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 <i>les messages</i> 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 <i>diagramme de séquence</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Diagramme de composant</b> ( <i>component diagram</i> )	Diagramme indiquant les groupements et les relations de dépendance entre <i>composants</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Diagramme de déploiement</b> ( <i>deployment diagram</i> )	Diagramme indiquant la configuration des nœuds de traitement d'exécution, ainsi que des <i>composants</i> , des <i>processus</i> et des <i>objets</i> qui en dépendent. Les composants représentent des manifestations d'exécution des unités de code. Voir: <i>diagramme de composant</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Diagramme de séquence</b> ( <i>sequence diagram</i> )	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 <i>scénarios</i> possibles) 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: <i>diagramme de collaboration</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Domaine</b> ( <i>domain</i> )	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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>DTD</b>	Définition de type de document	
<b>Échange de données électronique (EDI)</b> ( <i>Electronic Data Interchange (EDI)</i> )	Échange automatisé de toutes sortes de données prédéfinies et structurées utilisées à des fins commerciales, entre les systèmes d'information de plusieurs entreprises.	( <i>Modèle de référence EDI ouvert-ISO/CEI 14662</i> ) ( <i>MoU</i> )
<b>EDIFACT-ONU</b> ( <i>UN/EDIFACT</i> )	Échange de données informatisé 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».	( <i>Directives d'implémentation de la syntaxe CEFAC-ONU, UNTDID 1990</i> ) ( <i>MoU</i> )
<b>EDI-ouvert</b> ( <i>open-EDI</i> )	Échange de données informatisé entre plusieurs organisations autonomes afin de réaliser un objectif commercial commun explicite, conformément aux normes EDI-ouvert (c'est-à-dire à la norme du modèle de référence EDI-ouvert – ISO/CEI 14662).	( <i>MoU</i> )

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>EDI-simple</b> ( <i>Simpl-EDI</i> )	Sous-ensembles des messages CEFACT-ONU conçus spécifiquement pour les PME. L'EDI-simple ( <i>simple electronic business</i> ) définit les processus les plus simples et les données essentielles requises permettant d'échanger le minimum de données pour réaliser une transaction d'affaires par des moyens électroniques.	<i>CEFACT-ONU SIMAC</i>
<b>Élément de vue</b> ( <i>view elements</i> )	Un élément de perspective est une projection textuelle et/ou graphique d'une collection d' <i>éléments de modèles</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Enregistrement</b> ( <i>registry</i> )	Lieu où les registres sont conservés.	
<b>Ensemble</b> ( <i>package</i> )	Mécanisme général d'organisation d'éléments en groupe. Les ensembles peuvent être nichés dans d'autres ensembles.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Entité commerciale</b> ( <i>business entity</i> )	Entité consultée, inspectée, manipulée, produite etc., dans le cadre de l'activité.	<i>UMM</i>
<b>Énumération</b> ( <i>enumerations</i> )	Liste de valeurs désignées constituant le domaine de variation d' <i>attributs</i> particuliers. Par exemple, RGBColor = {rouge, vert, bleu}. Les valeurs de type booléen constituent une énumération prédéfinie, caractérisée par l'ensemble de valeurs {faux, vrai}.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>État</b> ( <i>state</i> )	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]	<i>Rational Unified Process</i>
<b>EWG</b>	Voir «Groupe de travail EDIFACT»	
<b>Exigence</b> ( <i>requirement</i> )	Caractéristique, propriété ou comportement souhaités d'un système.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Expert du domaine d'activité</b> ( <i>business expert</i> )	Personne bien informée au sujet du domaine d'activité à modéliser.	<i>UMM</i>
<b>Flux de travaux</b> ( <i>work flow</i> )	Séquence d'activités selon la méthode de modélisation uniformisée Rational.	
<b>Gabarit</b> ( <i>templates</i> )	Structure prédéfinie d'un <i>artéfact</i> . Synonyme: <i>élément paramétré</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Généralisation</b> ( <i>generalization</i> )	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: <i>héritage</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Groupe de travail EDIFACT</b> ( <i>edifact working group</i> )	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.	
<b>Héritage</b> ( <i>inheritance</i> )	Mécanisme selon lequel des éléments plus spécifiques incorporent la structure et le comportement d'éléments plus généraux liés par le comportement. Voir <i>généralisation</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Implémentation</b> ( <i>implementation</i> )	Réalisation concrète du contrat déclaré par une interface; définition du mode de construction ou de calcul d'un objet.	

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Instance</b> ( <i>instance</i> )	Entité individuelle conforme à la description d'une <u>classe</u> ou d'un <u>type</u> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Instance de cas d'utilisation</b> ( <i>use-case instance</i> )	Séquence d'actions exécutées par un système et à l'origine d'un résultat observable intéressant pour un acteur particulier.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Interface</b> ( <i>interface</i> )	Collection d' <u>opérations</u> permettant de spécifier un service d'une <u>classe</u> ou d'un <u>composant</u> . Ensemble désigné d'opérations qui caractérisent le comportement d'un élément.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Interface de composant</b> ( <i>component interface</i> )	Ensemble désigné d'opérations qui caractérisent le comportement d'un composant.	<i>OMG</i>
<b>ISO</b>	Organisation internationale de normalisation	
<b>Langage de balisage extensible</b> ( <i>eXtensible Markup Language</i> )	Voir XML.	
<b>Langage de modélisation uniformisé</b> ( <i>Unified Modelling Language</i> )	Ensemble de diagrammes qui indique des exigences concernant un processus professionnel.	
<b>Machine à états</b> ( <i>state machine</i> )	Une machine à états spécifie le comportement d'un <u>élément modèle</u> , en définissant sa réponse à des événements et à la durée de vie de l'objet. Comportement qui spécifie les séquences d' <u>états</u> 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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Message EDI</b> ( <i>EDI message</i> )	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.	<i>(MoU)</i>
<b>Messages</b>	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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Messages EDIFACT</b> ( <i>EDIFACT message</i> )	Formats de messages électroniques fondés sur l'ensemble de normes <u>UN/EDIFACT</u> élaborées et mises à jour par le Groupe de travail UN/EDIFACT, contenu dans les répertoires UN/TDID (répertoires pour l'échange de données commerciales).	<i>CEFACT-ONU</i>
<b>Métaclasse</b> ( <i>metaclass</i> )	Classe dont les instances sont des classes. Les métaclasses servent généralement à construire des <u>métamodèles</u> .	
<b>Métamodèle</b> ( <i>metamodel</i> )	Modèle qui définit le langage permettant d'exprimer un <u>modèle</u> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Métaobjets</b> ( <i>metaobjects</i> )	Terme générique couvrant toutes les métaentités d'une langue de métamodélisation. Par exemple, métatypes, métaclasses, métaattributs et métaassociations.	<i>Rational Unified Process</i>

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Méthode</b> ( <i>method</i> )	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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Méthodologie</b> ( <i>methodology</i> )	Étude des méthodes. Ensemble de méthodes utilisées dans un secteur d'activité particulier.	<i>COD</i>
<b>Modèle</b> ( <i>model</i> )	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: <i>système</i> . Note: dans le contexte de la spécification MOF, qui décrit un <i>méta-métamodèle</i> , le métamétamodèle est souvent appelé simplement le modèle à des fins de concision.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Modèle de cas d'utilisation</b> ( <i>use-case model</i> )	Modèle décrivant les <i>exigences</i> fonctionnelles d'un système en termes de <i>cas d'utilisation</i> .	
<b>Modélisation du domaine d'activité</b> ( <i>business domain model</i> )	Première étape du processus uniformisé CEFAC-ONU.	<i>UMM</i>
<b>Nommage</b> ( <i>naming</i> )	Attribution d'une chaîne permettant d'identifier un <i>élément de modèle</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Note</b>	Élément de modèle constitué d'un symbole chiffré décrivant un élément d'un diagramme.	<i>Boîte à outils UML</i>
<b>Objet</b> ( <i>objects</i> )	Entité dotée d'une limite et d'une identité bien définies, qui encapsulent l' <i>état</i> et le <i>comportement</i> . L'état est représenté par des <i>attributs</i> et des <i>relations</i> , le comportement par des <i>opérations</i> , des <i>méthodes</i> et des <i>machines à états</i> . Un objet est une instance d'une classe. Voir: <i>classe</i> , <i>instance</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>OCL</b>	Langage formel pour l'expression de contraintes: langage formel utilisé pour exprimer les contraintes sans effet de bord.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>OO-EDI</b>	EDI orienté objet.	
<b>Opération</b> ( <i>operation</i> )	Service susceptible d'être demandé depuis un objet, afin de produire un certain comportement. Une opération a une <i>signature</i> qui peut restreindre les paramètres réellement utilisables.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Outils de modélisation</b> ( <i>modelling tools</i> )	Tout dispositif ou outil utilisé pour réaliser une modélisation manuellement ou de façon automatique.	<i>COD</i>
<b>Paramètre</b> ( <i>parameter</i> )	Spécification d'une variable susceptible d'être modifiée, transmise ou renvoyée.	<i>Unified Modelling User Guide</i>

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Partie prenante</b> ( <i>stakeholder</i> )	Personne concernée de façon significative par l'impact du système.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Phase d'élaboration</b> ( <i>elaboration phase</i> )	Deuxième <i>phase</i> du processus de définition de la <i>vision</i> produit et de son <i>architecture</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Phase de création</b> ( <i>inception phase</i> )	Première <i>phase</i> 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 <i>d'élaboration</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Phase de transition</b> ( <i>transition phase</i> )	Quatrième <i>phase</i> 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.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Phase</b> ( <i>phases</i> )	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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Processus commercial</b> ( <i>business process</i> )	Moyens permettant d'accomplir une ou plusieurs activités dans le cadre de l'exploitation des pratiques commerciales.	<i>UMM</i>
<b>Projet</b> ( <i>projects</i> )	Plan, schéma. Entreprise planifiée. Travail à long terme réalisé par un étudiant et à présenter en vue de son évaluation.	<i>COD</i>
<b>Protocole</b>	Spécification d'un ensemble compatible de messages utilisés pour communiquer entre des <i>capsules</i> . 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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Protocoles de messagerie</b> ( <i>messaging protocols</i> )	Voir messages et protocole.	
<b>Prototype</b>	Version qui ne doit pas nécessairement faire l'objet d'une procédure de <i>gestion des modifications</i> et de <i>contrôle de configuration</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Réalisation de cas d'utilisation</b> ( <i>use-case realization</i> )	Une réalisation de cas d'utilisation décrit le <i>mode de réalisation</i> d'un cas d'utilisation particulier, à l'intérieur d'un <i>modèle de conception</i> , en termes d'objets en collaboration.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Registre</b> ( <i>register</i> )	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.	
<b>Règle commerciale</b> ( <i>business rule</i> )	Règles, réglementations et pratiques concernant une activité commerciale.	<i>UMM</i>



<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Règles de syntaxe</b> ( <i>syntax rules</i> )	Règles régissant la structure d'un échange et ses groupes fonctionnels, ses messages, ses segments et ses éléments de données.	(ISO 9735)
<b>Relation</b> ( <i>relationship</i> )	Lien sémantique entre des éléments de modèle. Exemples de relations: <u>associations</u> et <u>généralisations</u> .	Rational Unified Process
<b>Résultats</b> ( <i>deliverables</i> )	Produit d'un processus doté d'une valeur, matérielle ou autre, pour un <u>client</u> ou une autre <u>partie prenante</u> .	Rational Unified Process
<b>Réutilisation</b> ( <i>reuse</i> )	Utilisation poursuivie ou répétée d'un <u>artefact</u> .	Rational Unified Process
<b>Scénario</b> ( <i>scenario</i> )	Spécification formelle d'une classe d'activités d'affaires ayant le même objectif.	(ISO 19735 partie 1)
<b>Schéma</b> ( <i>schema</i> )	Dans le contexte de la fonction objet métadonnée (MOF), un schéma est analogue à un <u>ensemble</u> , c'est-à-dire un contenant d' <u>éléments de modèle</u> . Un schéma correspond à un ensemble MOF. Par comparaison: <u>métamodèle</u> , ensemble correspondant à un ensemble MOF.	Rational Unified Process
<b>Schéma, modèle</b> ( <i>patterns</i> )	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
<b>Schéma de conception</b> ( <i>design patterns</i> )	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
<b>Sémantique</b> ( <i>semantics</i> )	Relatif à la signification linguistique; relatif aux connotations des mots.	COD
<b>Signature</b>	Nom et paramètres d'une caractéristique comportementale. Une signature contient éventuellement un paramètre optionnel renvoyé.	Rational Unified Process
<b>Signature d'opération</b> ( <i>operation signature</i> )	Voir «Opération» et «Signature».	
<b>Solution logicielle</b> ( <i>software solution</i> )	Résolution proprement dite ou moyens de résoudre un problème ou une difficulté à l'aide d'un logiciel.	COD
<b>Sous-domaine</b> ( <i>sub-domain</i> )	Secteur de connaissance ou activité de niveau inférieur caractérisé par une famille de systèmes connexes contenue dans un domaine.	
<b>Spécification</b> ( <i>specification</i> )	Déclaration descriptive concernant une identité ou une réalisation. Voir également: <u>implémentation</u> .	Rational Unified Process
<b>Stéréotype</b> ( <i>stereotype</i> )	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

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Système</b> ( <i>system</i> )	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. Synonyme: système matériel. 2. Sous-système de niveau supérieur.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Test</b>	<i>Flux de travaux de processus de base</i> du processus de génie logiciel ayant pour objet d'intégrer et de tester le système.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>TMWG</b>	Groupe des techniques et des méthodologies CEFACT-ONU. Chargé d'étudier, d'identifier les techniques et les méthodes 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.	
<b>Traçabilité</b> ( <i>traceability</i> )	Capacité de relier un élément de projet à d'autres éléments de projet connexes, en particulier les éléments en rapport avec les <i>exigences</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Type</b>	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: <i>classe</i> , <i>instance</i> . Voir également: <i>interface</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Type de données</b> ( <i>datatype</i> )	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.	<i>Rational Unified Process</i>
<b>UML</b>	Voir langage de modélisation uniformisé.	
<b>Vue</b> ( <i>view</i> )	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 <i>perspective architecturale</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Vue de cas d'utilisation</b> ( <i>use-case view</i> )	<i>Perspective architecturale</i> 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 <i>modèle de cas d'utilisation</i> .	<i>Rational Unified Process</i>
<b>Vue de conception</b> ( <i>design view</i> )	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.	<i>Unified Modelling User Guide</i>

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>	<i>Source</i>
<b>Vue de processus</b> ( <i>process view</i> )	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.	<i>Unified Modelling User Guide</i>
<b>Vue fonctionnelle des services (PFS)</b> ( <i>Functional Service View (FSV)</i> )	Étude des transactions d'affaires limitée à l'interopérabilité des technologies de l'information propre aux systèmes informatiques nécessaire à la prise en charge des transactions EDI ouvert.	( <i>MoU</i> )
<b>Vue opérationnelle des affaires</b> ( <i>Business Operational View (BOV)</i> )	Représentation des transactions commerciales limitée aux aspects concernant les décisions prises dans ce domaine et les engagements conclus entre entreprises, nécessaires à la description d'une transaction commerciale.	( <i>Modèle de référence EDI ouvert-ISO/CEI 14662</i> )
<b>XML (Langage de balisage extensible)</b> ( <i>eXtensible Markup Language</i> )	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.	<i>CEFACT-ONU SIMAC</i>

## **Annexe 6 – Liste des tableaux**

### *Tableau*

- 0.1 Activités liées aux différentes phases
- 0.2 Résultats
- 0.3 Statut d'examen et de validation
- 1.1 Description du diagramme d'ensemble du régime TIR
- 1.2 Description du cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR
- 1.3 Description du diagramme de la sous-classe organisation internationale
- 1.4 Description du diagramme de la sous-classe association
- 1.5 Description du diagramme de la sous-classe véhicule routier
- 1.6 Description du diagramme de la sous-classe unité de chargement scellée
- 1.7 Description du diagramme de la sous-classe transport TIR
- 1.8 Description du diagramme de la sous-classe opération TIR
- 1.9 Description du diagramme de la sous-classe rubrique du manifeste des marchandises
- 1.10 Description du diagramme de la sous-classe bureau de douane
- 1.11 Description du diagramme de la sous-classe pays
- 1.12 Description du diagramme de la sous-classe transporteur

**Annexe 7 – Liste des figures***Figure*

- 0.1 Approche itérative de la méthode UMM
- 0.2 Diagramme des responsabilités des parties prenantes
  - 1.1 Parties prenantes et acteurs
  - 1.2 Diagramme d'ensemble du régime TIR
  - 1.3 Organisation internationale et associations nationales
  - 1.4 Autorités douanières et autres autorités
  - 1.5 Titulaire du carnet TIR et agents
  - 1.6 Diagramme du cas d'utilisation durée de vie du carnet TIR
  - 1.7 Diagramme d'activité durée de vie du carnet TIR
  - 1.8 Diagramme du cas d'utilisation délivrance et distribution
  - 1.9 Diagramme d'activité délivrance et distribution
  - 1.10 Diagramme du cas d'utilisation transport TIR
  - 1.11 Diagramme d'activité transport TIR
  - 1.12 Diagramme du cas d'utilisation restitution et archivage
  - 1.13 Diagramme d'activité restitution et archivage
  - 1.14 Diagramme du cas d'utilisation procédure d'apurement
  - 1.15 Diagramme d'activité procédure d'apurement
  - 1.16 Diagramme du cas d'utilisation début d'une opération TIR
  - 1.17 Diagramme d'activité début d'une opération TIR
  - 1.18 Diagramme d'activité du cas d'utilisation fin d'une opération TIR
  - 1.19 Diagramme d'activité fin d'une opération TIR
  - 1.20 Classe organisation internationale et relations correspondantes
  - 1.21 Classe association et relations correspondantes
  - 1.22 Classe véhicule routier et relations correspondantes
  - 1.23 Classe unité de chargement scellée et relations correspondantes

- 1.24 Classe transport TIR et relations correspondantes
- 1.25 Classe opération TIR et relations correspondantes
- 1.26 Classe rubrique du manifeste des marchandises et relations correspondantes
- 1.27 Classe bureau de douane et relations correspondantes
- 1.28 Classe pays et relations correspondantes
- 1.29 Classe transporteur et relations correspondantes
- 1.30 Diagramme de classe de haut niveau
- 2.1 Diagramme du cas d'utilisation gestion douanière des garanties
- 2.2 Diagramme des différents états d'une garantie
- 2.3 Diagramme d'activité enregistrement de la chaîne de garantie
- 2.4 Diagramme d'activité enregistrement de la garantie
- 2.5 Diagramme d'activité annulation de la garantie
- 2.6 Diagramme d'activité acceptation de la garantie
- 2.7 Diagramme d'activité obtention d'informations sur le titulaire
- 2.8 Diagramme d'activité demande d'informations sur la garantie
- 2.9 Diagramme du cas d'utilisation échange de données
- 2.10 Diagramme d'activité enregistrement des informations sur le chargement
- 2.11 Diagramme d'activité mise à jour des informations sur le chargement
- 2.12 Diagramme d'activité début d'une opération TIR
- 2.13 Diagramme d'activité fin d'une opération TIR
- 2.14 Diagramme d'activité apurement d'une opération TIR
- 2.15 Diagramme d'activité notification à la chaîne de garantie
- 2.16 Diagramme d'activité notification aux autres pays situés sur l'itinéraire
- 2.17 Diagramme de classe opération eTIR

**Annexe 8 – Références**

*À compléter ultérieurement.*

-----