



---

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

Genève, 4 juin 2024

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

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

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

**II. Modifications qu'il est proposé d'apporter****A. Numéro de séquence des opérations TIR**

2. Aux termes de la version 4.3 des spécifications eTIR, dans chaque message permettant l'échange d'informations relatives aux opérations TIR, le « numéro de séquence » de l'opération est un élément de données requis qui, combiné au numéro de référence de la garantie, sert d'identifiant unique à chaque opération TIR<sup>1</sup>.

3. Le numéro de séquence de chaque opération TIR doit être calculé par les douanes sur la base de l'itinéraire déclaré et, éventuellement, en tenant compte des modifications pertinentes de l'itinéraire acceptées dans le cadre de la procédure de secours.

4. Tant qu'aucun changement d'itinéraire n'est accepté dans le cadre de la procédure de secours, le calcul du numéro de séquence d'une opération TIR est assez simple et peut être effectué par les systèmes informatiques des douanes comme par le système international eTIR. Toutefois, si un changement d'itinéraire ayant une incidence sur le nombre d'opérations d'un transport TIR est accepté dans le cadre de la procédure de secours, aucun

---

<sup>1</sup> La classe « Opération TIR » comprend également l'attribut « Numéro d'enregistrement », qui doit être unique dans le pays qui le délivre. Toutefois, les spécifications eTIR ne comprennent aucune règle qui prescrive que ce numéro doive être unique au niveau international. Par conséquent, en l'état actuel des choses, le numéro d'enregistrement ne peut être utilisé comme identifiant d'une opération TIR.



des systèmes informatiques n'est en mesure de calculer correctement le numéro de séquence d'une opération TIR tant que le changement d'itinéraire n'a pas été dûment enregistré dans les systèmes concernés. Par conséquent, les agents des douanes, sur la base des informations disponibles dans le document d'accompagnement, sont tenus de modifier manuellement le numéro de séquence calculé par leur système.

5. Ainsi, si un douanier d'un pays A saisit un numéro de séquence incorrect, un message provenant de l'administration douanière d'un pays B et portant le même numéro de séquence sera refusé, même si ce message est correct par ailleurs.

6. À sa sixième session, l'Organe de mise en œuvre technique (TIB) a examiné deux propositions du secrétariat : a) supprimer les numéros de séquence des messages d'opérations TIR ; b) ajouter une règle interdisant la modification, l'ajout ou la suppression de lieux de chargement et de déchargement dans le cadre de la procédure de secours.

7. En ce qui concerne la première option, le TIB a noté que, rien ne permettant de garantir que deux pays n'utilisent pas les mêmes références nationales au cours d'un transport TIR, des éclaircissements supplémentaires étaient nécessaires pour s'assurer qu'il était possible d'attribuer à chaque opération TIR un identifiant unique. Il a également noté que même si les numéros de séquence des opérations TIR ne devaient plus être inclus dans les messages eTIR pendant ou après une procédure de secours, les systèmes ou les agents des douanes devraient tout de même contrôler qu'un changement d'itinéraire, qui conduirait à une augmentation du nombre d'opérations TIR, était possible compte tenu de la couverture de la garantie, c'est-à-dire du nombre maximal d'opérations TIR autorisé par cette dernière. Le TIB a également reconnu que, dans le cadre de la procédure de secours, les agents des douanes devant accepter un changement d'itinéraire pourraient avoir besoin de connaître le nombre maximal d'opérations TIR couvert par la garantie, une information qui ne figure actuellement pas dans le document d'accompagnement.

8. S'agissant de la deuxième option, le TIB a fait remarquer qu'une telle interdiction rendrait le processus plus rigide et pourrait entraîner des problèmes en cas de refus de lancement, contraignant le titulaire à retourner dans un pays ayant dû recourir à la procédure de secours.

9. En conclusion, conscient que l'identification du numéro de séquence d'une opération TIR pourrait entraîner des problèmes pratiques en cas de modification de l'itinéraire dans le cadre de la procédure de secours, le TIB a chargé le secrétariat d'élaborer une proposition plus détaillée pour sa prochaine session.

10. Le secrétariat présentera cette proposition détaillée à la session.

## **B. Caractère unique du code de bureau de douane**

11. La version 4.3 des spécifications eTIR repose sur le postulat que chaque identifiant de bureau de douane est unique à l'échelle mondiale. Ainsi, lorsque l'on cherche des informations sur un bureau de douane dans la Banque de données internationale TIR (ITDB) au moyen du message I19, on utilise cet identifiant comme seul paramètre de recherche. Toutefois, à l'heure actuelle, chaque administration douanière est responsable de la création des identifiants de ses bureaux de douane, ce qui ne garantit le caractère unique des identifiants des bureaux de douane qu'à l'échelle nationale. Ce problème ne concerne pas les pays qui, comme les États membres de l'Union européenne, ont préfixé les identifiants des bureaux de douane par un code pays à deux chiffres.

12. Le TIB pourrait souhaiter examiner la question et les solutions possibles, notamment les deux solutions suivantes recensées par le secrétariat :

- Définir (dans le cadre de la Convention TIR ou des spécifications eTIR) et appliquer un format standard international pour l'identification des bureaux de douane TIR qui garantirait que chaque identifiant soit unique, par exemple en ajoutant aux identifiants nationaux un préfixe correspondant au code pays ISO 3166-1 alpha-2 ;

- Modifier des messages eTIR afin d'y inclure un attribut « code pays » correspondant au pays dans lequel le bureau de douane est situé, afin de créer un identifiant unique au niveau international composé de l'identifiant du bureau de douane national et du code pays.

13. À sa sixième session, le TIB a reconnu que le caractère unique des codes de bureaux de douane était une condition nécessaire au bon fonctionnement du système eTIR et, dans l'ensemble, a soutenu l'idée de créer un format standard pour ces codes, qui permettrait d'en garantir l'unicité. Le TIB a en outre chargé le secrétariat de prier la Commission de contrôle TIR (TIRExB) d'envisager d'énoncer des règles relatives au format des codes de bureaux de douane utilisés dans l'ITDB et est convenu de revenir sur cette question à sa session suivante, en s'appuyant éventuellement sur des informations supplémentaires de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et une analyse des implications qu'auraient les changements requis par le secrétariat.

14. Le TIB pourrait souhaiter être informé des considérations de la TIRExB sur la question et considérer qu'à ce stade, l'OMD recommande que les codes des bureaux de douane soient une concaténation d'un code LOCODE-ONU et d'un code utilisateur.

### **C. Utilisation du document d'accompagnement dans les pays non raccordés au système international eTIR**

15. À sa sixième session, le TIB a noté qu'à sa quatre-vingt-dix-huitième session (octobre 2023), la TIRExB avait accueilli favorablement un document informel soumis par le Gouvernement turc et portant sur la possibilité d'ajouter une nouvelle note explicative à l'annexe 11 qui présenterait l'utilisation du ou des document(s) d'accompagnement eTIR pendant le trajet ou à destination dans les pays qui n'étaient pas encore raccordés au système international eTIR.

16. Le TIB a en outre noté qu'à sa quatre-vingt-dix-neuvième session (décembre 2023), la TIRExB était demeurée favorable à l'idée de la note explicative mais avait également souligné qu'avant que celle-ci ne soit soumise au Comité de gestion pour la coordination des travaux (AC.2), il faudrait régler diverses questions, et notamment inclure dans les spécifications eTIR une procédure claire concernant cette nouvelle utilisation du document d'accompagnement. À cette fin, la TIRExB avait suggéré que le TIB soit associé à l'élaboration de l'amendement requis, qui viendrait préciser tous les détails conceptuels, fonctionnels et techniques permettant l'application de cette nouvelle disposition.

17. Le TIB a chargé le secrétariat d'élaborer, pour sa session suivante, un document décrivant plus en détail la procédure permettant d'utiliser le document d'accompagnement pour poursuivre la procédure eTIR dans les pays qui ne sont pas encore raccordés au système international eTIR.

18. Pour avancer sur la question, le secrétariat, avec l'aide du Gouvernement turc, a élaboré l'explication suivante concernant la procédure spéciale qui pourrait éventuellement être introduite ultérieurement dans les spécifications eTIR.

#### **1. Détails de procédure**

19. Pour que la procédure spéciale puisse être appliquée, les modalités suivantes doivent être respectées :

a) Le système international eTIR doit disposer d'une liste à jour des pays raccordés et non raccordés au système. C'est cette liste qui permettra au système de déterminer si la procédure spéciale doit ou non être activée ;

b) Lors de l'enregistrement des données de la déclaration (I7), si l'itinéraire comprend des pays non raccordés au système international eTIR, ce dernier devrait calculer le nombre d'opérations TIR qui auront lieu dans les pays non raccordés (y compris toute opération TIR résultant d'un déchargement partiel) et renvoyer ce nombre au pays de départ dans le cadre du message I8 (Résultats de l'enregistrement des données de la déclaration).

Ce calcul peut être effectué sur la base de l'itinéraire déclaré, dans lequel sont énumérés tous les bureaux de douane de départ, de destination et de passage ;

c) Sur la base du calcul ci-dessus, le bureau de douane de départ imprimera (ou générera) deux exemplaires du document d'accompagnement pour chaque opération TIR prévue dans un pays non raccordé, ainsi que l'exemplaire standard destiné au titulaire. Un document d'accompagnement légèrement modifié aux fins de cette procédure spéciale est présenté à l'annexe I. Si le bureau de douane de départ n'est pas en mesure d'imprimer le document, le titulaire imprimera toutes les copies générées par le bureau ;

d) Le bureau de douane de départ apposera sur chaque exemplaire du document d'accompagnement la date, son cachet et une signature (case 17) ;

e) Chaque bureau de douane associé au transport (y compris ceux des pays raccordés au système eTIR) devra dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du document d'accompagnement destiné au titulaire. À moins que la procédure de secours doive réellement être appliquée, si le dernier pays de l'itinéraire (pays de destination) est raccordé au système, les bureaux de douane de ce pays n'auront pas besoin de signer et de tamponner le document d'accompagnement, la procédure eTIR standard pouvant reprendre son cours ;

f) Les bureaux de douane d'entrée, de sortie ou de destination intermédiaire des pays raccordés au système eTIR devront dater, tamponner et signer l'exemplaire du document d'accompagnement destiné au titulaire, mais ne conserveront aucun des exemplaires destinés aux pays non raccordés. Ils pourront également se reporter à l'exemplaire du titulaire pour obtenir des informations relatives à l'opération TIR dans les pays non raccordés, le cas échéant. Dans le cadre de la procédure spéciale, l'exemplaire du document d'accompagnement destiné au titulaire remplira la même fonction que les souches des carnets TIR ;

g) Lorsque la procédure eTIR nécessite la réimpression du document d'accompagnement (par exemple, après un changement de scellements), les bureaux de douane de passage ou de destination intermédiaire dans les pays raccordés au système seront uniquement tenus d'imprimer (ou de générer) un nouvel exemplaire pour le titulaire et de le joindre au précédent. Ils devront toutefois modifier manuellement les exemplaires destinés aux bureaux de douane non raccordés. Ainsi, les pays non raccordés seront toujours en mesure de voir la date, le cachet et la signature du bureau de douane de départ apposés dans la case 17 qu'il est proposé d'intégrer à la nouvelle présentation du document d'accompagnement. En d'autres termes, seuls les bureaux de douane de départ (initial ou intermédiaire) devront imprimer (ou générer) les exemplaires des documents d'accompagnement destinés aux bureaux de douane non raccordés au système ;

h) Dans les pays non raccordés, chaque bureau de douane devra dater, tamponner et signer l'exemplaire du document d'accompagnement destiné au titulaire et conservera un exemplaire du document d'accompagnement pour chaque opération TIR qu'il commence ou termine, lequel devra également être daté, tamponné et signé, au cas où ces documents seraient requis dans le cadre d'une procédure de réclamation. Par conséquent, le nombre d'exemplaires à traiter dépendra du rôle du bureau de douane, ainsi que des situations décrites dans les paragraphes relatifs à un éventuel déchargement partiel. En résumé, le nombre d'exemplaires conservés par les bureaux de douane des pays non raccordés sera similaire à celui des volets retirés au cours de la procédure TIR sur support papier (c'est-à-dire que les bureaux d'entrée, de sortie et de destination finale conserveront un exemplaire, tandis que les bureaux de destination intermédiaire en conserveront deux). Les scénarios types énoncés à l'annexe II apportent davantage de précisions à ce sujet ;

i) Aucun bureau de douane de départ ne sera situé dans un pays non raccordé au système et les pays non raccordés ne seront pas autorisés à accepter une modification de la déclaration, étant donné qu'ils ne sont pas en mesure de transmettre une modification des données de la déclaration au système international eTIR (ni, par extension, aux pays raccordés) ;

j) Pendant toute la durée de la procédure spéciale, tout bureau de douane qui modifie des scelllements ou en appose de nouveaux devra faire état des nouveaux scelllements dans le champ correspondant de la case qu'il datera, tamponnera et signera dans la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de tous les exemplaires restants du document d'accompagnement ;

k) Tout au long de la procédure spéciale, lorsque les autorités douanières prescrivent un bureau de douane de sortie différent, le changement devra être indiqué sur tous les exemplaires restants du document d'accompagnement : les informations existantes devront être biffées et les nouvelles informations inscrites à la main. Dans les pays non raccordés, le bureau de douane de sortie prescrit devra être situé à la frontière, comme le bureau de douane de sortie déclaré dans l'itinéraire ;

l) En cas d'accident ou d'incident, le procès-verbal de constat au verso du document d'accompagnement continuera à être utilisé ;

m) Si un titulaire souhaite effectuer un chargement partiel dans un pays non raccordé, il devra soit recourir à la documentation TIR sur papier pour l'ensemble du transport, soit placer les marchandises sous la procédure eTIR, déclarer le bureau de douane de départ intermédiaire dans le pays non raccordé comme dernier bureau de douane de destination de la procédure eTIR, et commencer un nouveau transport avec un carnet TIR en version papier ;

n) Un déchargement partiel dans un pays non raccordé, déclaré et enregistré par le bureau de douane de départ d'un pays raccordé, devra être consigné dans le document d'accompagnement. Le bureau de douane de déchargement partiel (destination intermédiaire) devra biffer et signer à la main le ou les envoi(s) concerné(s), selon la procédure en vigueur applicable aux carnets TIR, sur le manifeste des marchandises de tous les exemplaires restants du document d'accompagnement, y compris sur l'exemplaire qu'il conservera.

## 2. Authenticité du document d'accompagnement

20. En cas de doute sur l'authenticité du document d'accompagnement ou sur les cachets et signatures, les agents des douanes des pays non raccordés peuvent se connecter à l'ITDB pour accéder aux données de la déclaration et des opérations TIR enregistrées dans le système international eTIR, ainsi qu'aux informations relatives au titulaire et à la garantie. Toutefois, en ce qui concerne les données de la déclaration, les informations partagées via l'ITDB se limitent aux informations contenues dans le document d'accompagnement, c'est-à-dire qu'elles ne comprennent pas les informations facultatives saisies par le pays de départ. Ces informations permettront aux pays non raccordés de s'assurer que le document d'accompagnement est valide, que la garantie est valable et que le transport a été dûment traité par les bureaux de douane précédents le long de l'itinéraire.

21. Il convient également de noter que la vérification du statut d'un transport TIR dans l'ITDB n'est pas obligatoire ; elle est proposée comme un moyen de contrôle supplémentaire et facultatif en cas de doute sur un transport particulier ou sur son document d'accompagnement. Le traitement des exemplaires du document d'accompagnement par les bureaux de douane est la seule procédure requise pour l'achèvement du transport.

22. Les autorités douanières (et les utilisateurs de l'ITDB) des pays non raccordés ne devraient pouvoir accéder aux données relatives à des opérations et à des transports particuliers que si ces pays sont déclarés comme faisant partie de l'itinéraire, conformément à la règle existante dans les spécifications eTIR.

## 3. Procédure de réclamation

23. Tout comme les volets détachés d'un carnet TIR, les exemplaires du document d'accompagnement conservés par les bureaux de douane des pays non raccordés serviront de preuves en cas de procédure de réclamation.

#### **4. Réserves**

24. Dans la version papier de la procédure, les réserves sont indiquées dans la case 27 du volet n° 2 du carnet TIR et peuvent également être indiquées au moyen d'un « R » à la rubrique 5 de la souche qui accompagne l'ensemble du transport et qui est donc visible par les autorités douanières d'autres pays. Dans cette optique, le document d'accompagnement révisé qui figure à l'annexe I permet désormais d'indiquer tout type de réserve au cours du transport. Parallèlement, si une réserve est émise par un bureau de douane mettant fin à une opération TIR, l'indication doit être apposée par les autorités douanières sur l'exemplaire du titulaire et sur l'exemplaire qui sera conservé par le bureau de douane en question, au cas où le pays où se situe ce bureau ne serait pas raccordé. Les pays raccordés doivent également saisir ces informations dans le message eTIR correspondant (I11 : Achever l'opération TIR).

#### **5. Refus du lancement d'une opération TIR dans les pays non raccordés**

25. Si un bureau de douane d'entrée d'un pays non raccordé refuse l'entrée d'un véhicule sur son territoire, il doit, conformément à la version actuelle des spécifications eTIR, tamponner et conserver deux exemplaires du document d'accompagnement, et indiquer, dans tous les autres exemplaires, la raison du refus d'entrée du transport dans la partie « Réserves ». Si le véhicule concerné retourne dans un pays qui n'est pas non plus raccordé, la procédure eTIR est interrompue car les pays non raccordés ne doivent pas ajouter de nouveaux pays à l'itinéraire. Par conséquent, si le titulaire souhaite poursuivre le transport TIR, un carnet TIR papier vierge doit être utilisé pour le reste du trajet.

#### **6. Annexe 10**

26. Les bureaux de douane de la destination finale situés dans des pays non raccordés continueront à utiliser le système de contrôle décrit à l'annexe 10 de la Convention TIR pour transmettre les données relatives à l'achèvement du transport à la chaîne de garantie.

### **III. Examen par le TIB**

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

# Annexe I

## Présentation révisée du document d'accompagnement

(Les modifications proposées apparaissent en gras)

Figure I.1  
Document d'accompagnement – Recto

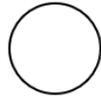
		1. Numéro et code-barres de la garantie eTIR  MX5100000					
2. Bureau(x) de douane de départ		3.a) Nom de l'organisation internationale 3.b) Nom de l'association émettrice					
Itinéraire et références nationales		4. Numéro d'identification du titulaire					
		5. Pays de départ	6. Pays de destination				
7. N <sup>o</sup> (s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s)		8. Documents joints au manifeste					
<b>MANIFESTE DE MARCHANDISES</b>							
9. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) b) Marques et n <sup>os</sup> des colis ou objets	10 a) Nombre et nature des colis ou objets ; désignation des marchandises, bureau(x) de douane de destination	10 b) Code HS	11. Poids brut en kg	16. Scelléments ou marques d'identification apposés (nombre, identification)			
			17. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : 				
POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS							
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :	
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :	
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :	
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane : Nouveaux scelléments : Réerves :	

Figure I.2  
Document d'accompagnement – Verso

<b>Procès-verbal de constat</b>			
Établi en application de l'article 25 de la Convention TIR (voir également les règles 13 à 17 relatives à l'utilisation du carnet TIR)			
1. Bureau(x) de douane de départ	2. <b>CARNET TIR</b> <b>N</b>		
4. N <sup>o</sup> (s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s) N <sup>o</sup> (s) d'identification du/des conteneur(s)		3. Nom de l'organisation internationale	
6. Le(s) scellement(s) douanier(s) est/sont intact(s) <input type="checkbox"/> non intact(s) <input type="checkbox"/>		5. Titulaire (numéro d'identification, nom, adresse et pays)	
7. Le(s) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) est/sont intact(s) <input type="checkbox"/> non intact(s) <input type="checkbox"/>		8. Observations	
9. <input type="checkbox"/> Aucune marchandise ne semble manquer <input type="checkbox"/> Les marchandises désignées aux rubriques 10 à 13 manquent(M) ou ont été détruites (D) comme indiqué à la rubrique 12			
10. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s)  b) Marques et n <sup>os</sup> des colis ou objets	11. Nombre et nature des colis ou objets ; désignation des marchandises	12. M ou D	13. Observations (indiquer notamment les quantités manquantes ou détruites)
14. Date, lieu et circonstances de l'accident			
15. Mesures prises pour que l'opération TIR puisse se poursuivre <input type="checkbox"/> Apposition de nouveaux scelllements : nombre _____ caractéristiques _____ <input type="checkbox"/> Transbordement des marchandises (voir rubrique 16 ci-après) <input type="checkbox"/> Autres			
16. Si les marchandises ont été transbordées : caractéristiques du/des véhicules(s) routier(s) ou du/des conteneur(s) de substitution			
	N <sup>o</sup> d'immatriculation.	Agréé Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	N <sup>o</sup> du certificat d'agrément
a) véhicule	_____	_____	_____ / _____
	N <sup>o</sup> d'identification	_____	_____ / _____
b) conteneur	_____	_____	_____ / _____
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal		18. Visa du bureau de douane suivant du transport TIR	
_____ Lieu/Date/Timbre	_____ Signature	_____ Signature	
<input type="checkbox"/> Marquer d'une croix les cases qui conviennent			

## Annexe II

### Scénarios types

#### I. Scénario type 1

L'itinéraire d'un transport TIR est déclaré comme suit :

1. Départ (Bureau de douane A1 – Pays A – Raccordé)
2. Sortie (Bureau de douane A2 – Pays A – Raccordé)
3. Entrée (Bureau de douane B1 – Pays B – Non raccordé)
4. Sortie (Bureau de douane B2 – Pays B – Non raccordé)
5. Entrée (Bureau de douane C1 – Pays C – Raccordé)
6. Destination (Bureau de douane C2 – Pays C – Raccordé)

Le nombre d'opérations TIR dans des pays non raccordés est de un.

Par conséquent, le bureau de douane A1 (départ du pays A) doit imprimer trois exemplaires au total (1x2 +1), dater, tamponner et signer la case 17 des trois exemplaires et les remettre au titulaire.

Le bureau de douane A2 (sortie du pays A) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du titulaire et le lui restituer.

Le bureau de douane B1 (entrée dans le pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois exemplaires et conserver un exemplaire.

Le bureau de douane B2 (sortie du pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des deux exemplaires restants, en conserver un (pour l'achèvement de l'opération TIR) et restituer son exemplaire au titulaire.

Le bureau de douane C1 (entrée dans le pays C) et le bureau de douane C2 (destination dans le pays C), s'il n'existe aucune autre situation de secours nécessitant le traitement du document d'accompagnement, n'ont pas besoin de dater, de tamponner et de signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS », étant donné qu'il ne reste plus de pays non raccordés jusqu'à la fin du transport et que ce dernier peut être traité par voie électronique.

#### II. Scénario type 2

L'itinéraire d'un transport TIR est déclaré comme suit :

1. Départ (Bureau de douane A1 – Pays A – Raccordé)
2. Sortie (Bureau de douane A2 – Pays A – Raccordé)
3. Entrée (Bureau de douane B1 – Pays B – Non raccordé)
4. Destination intermédiaire (Bureau de douane B2 – Pays B – Non raccordé)
5. Sortie (Bureau de douane B3 – Pays B – Non raccordé)
6. Entrée (Bureau de douane C1 – Pays C – Non raccordé)
7. Destination (Bureau de douane C1 – Pays C – Non raccordé)

Le nombre d'opérations TIR dans des pays non raccordés est de trois.

Par conséquent, le bureau de douane A1 (départ du pays A) doit imprimer sept exemplaires au total (3x2 +1), dater, tamponner et signer la case 17 des sept exemplaires et les remettre au titulaire.

Le bureau de douane A2 (sortie du pays A) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du titulaire et le lui restituer.

Le bureau de douane B1 (entrée dans le pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de trois exemplaires, en conserver un (pour lancer la nouvelle opération TIR) et restituer les deux autres (l'exemplaire du titulaire et l'exemplaire qui sera présenté au bureau de douane B2) au titulaire. Si le bureau de douane B1 retire les scellements du véhicule et en appose de nouveaux, le numéro d'identification des nouveaux scellements doit être inscrit manuellement dans la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de tous les exemplaires restants du document d'accompagnement.

Le bureau de douane B2 (destination intermédiaire dans le pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de quatre exemplaires au total, en conserver deux (celui qui a été daté, signé et tamponné par le bureau de douane B1 pour l'achèvement de l'opération TIR, et un autre pour le lancement de la nouvelle opération TIR), et restituer les deux autres (l'exemplaire du titulaire et celui qui sera présenté au bureau de douane B3) au titulaire. Le bureau de douane B2 doit manuellement biffer l'envoi et le numéro des scellements et inscrire le numéro d'identification des nouveaux scellements dans la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de tous les exemplaires restants du document d'accompagnement.

Le bureau de douane B3 (sortie du pays B) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de deux exemplaires, en conserver un (celui qui a été daté, signé et tamponné par le bureau de douane B2 pour l'achèvement de l'opération TIR) et restituer son exemplaire au titulaire.

Le bureau de douane C1 (entrée dans le pays C) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois exemplaires restants, en conserver un (pour lancer la nouvelle opération TIR) et restituer les deux autres (l'exemplaire du titulaire et l'exemplaire qui sera présenté au bureau de douane C2) au titulaire.

Le bureau de douane C2 (sortie du pays C) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des deux exemplaires restants, en conserver un (pour l'achèvement de l'opération TIR) et restituer son exemplaire au titulaire. Le bureau de douane C2 doit ensuite transmettre les informations relatives à l'achèvement de l'opération en utilisant le système de contrôle international décrit à l'annexe 10 de la Convention TIR.

### III. Scénario type 3

L'itinéraire d'un transport TIR est déclaré comme suit :

- |    |                      |   |
|----|----------------------|---|
| 1. | Départ               | (Bureau de douane A1 – Pays A – Raccordé)     |
| 2. | Sortie               | (Bureau de douane A2 – Pays A – Raccordé)     |
| 3. | Entrée               | (Bureau de douane B1 – Pays B – Raccordé)     |
| 4. | Départ intermédiaire | (Bureau de douane B2 – Pays B – Raccordé)     |
| 5. | Sortie               | (Bureau de douane B3 – Pays B – Raccordé)     |
| 6. | Entrée               | (Bureau de douane C1 – Pays C – Non raccordé) |
| 7. | Destination          | (Bureau de douane C2 – Pays C – Non raccordé) |

Le nombre d'opérations TIR dans des pays non raccordés est de un.

Par conséquent, le bureau de douane A1 (départ du pays A) doit imprimer trois exemplaires au total (1x2 +1), dater, tamponner et signer la case 17 des trois exemplaires et les remettre au titulaire.

Le bureau de douane A2 (sortie du pays A) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du titulaire et le lui restituer.

Le bureau de douane B1 (entrée dans le pays B) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » de l'exemplaire du titulaire et le lui restituer. Si les scellements des véhicules sont retirés et que de nouveaux scellements sont apposés (après une vérification physique), le bureau de douane B1 doit imprimer trois nouveaux documents d'accompagnement, dater, tamponner et signer la case 17 des trois exemplaires et les remettre au titulaire. Le nouvel exemplaire du titulaire doit être joint à l'ancien, tandis que les anciennes versions des deux autres exemplaires imprimés pour le pays C (pays non raccordé) doivent être éliminées et remplacées par les nouvelles.

Le bureau de douane B2 (départ intermédiaire dans le pays B), après réception du message I8 du système international eTIR, doit imprimer trois nouveaux documents d'accompagnement. Le nouvel exemplaire du titulaire doit être joint à l'ancien, tandis que les anciennes versions des deux autres exemplaires imprimés pour le pays C (pays non raccordé) doivent être éliminées et remplacées par les nouvelles. Le bureau de douane B2 doit dater, tamponner et signer la case 17 des trois exemplaires et les remettre au titulaire.

Le bureau de douane B3 (sortie du pays B) doit seulement dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » du nouvel exemplaire du titulaire et le lui restituer.

Le bureau de douane C1 (entrée dans le pays C) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des trois nouveaux exemplaires, en conserver un (pour lancer la nouvelle opération TIR) et restituer les deux autres (l'exemplaire du titulaire et l'exemplaire qui sera présenté au bureau de douane C2) au titulaire.

Le bureau de douane C2 (destination dans le pays C) doit dater, tamponner et signer la partie « POUR LA PROCÉDURE DE SECOURS » des deux exemplaires restants, en conserver un qui porte également la signature et le timbre du bureau de douane C1 (pour l'achèvement de l'opération TIR) et restituer son exemplaire au titulaire. Le bureau de douane C2 doit ensuite transmettre les informations relatives à l'achèvement de l'opération en utilisant le système de contrôle international décrit à l'annexe 10 de la Convention TIR.

---