

# **Spécification de partage de données de TradeLens :**

## **Modèle de partage de données**

**Mars 2020**

---

# Table des matières

<b>1</b>	<b><i>Introduction</i></b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b><i>Principes de partage de données</i></b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b><i>Participants de TradeLens</i></b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b><i>Données de TradeLens</i></b>	<b>5</b>
4.1	Modèle d'objet de TradeLens	5
4.2	Associations d'objets commerciaux	6
4.3	Données échangées sur la plateforme	8
4.4	Initiation d'instances d'objet commercial	9
<b>5</b>	<b><i>Règles de partage de données</i></b>	<b>9</b>
5.1	Partage de données dans une expédition, une consignation ou un équipement de transport	9
5.2	Méthode d'affectation des rôles à une instance d'objet commercial	10
5.3	Partage de données entre objets commerciaux connexes	10
5.4	Autres règles de partage de données	12
5.5	Redéfinition des autorisations par défaut	12
<b>6</b>	<b><i>Modifications</i></b>	<b>12</b>

# 1 Introduction

Le partage de données est au cœur de la plateforme TradeLens. Au cours du transfert de marchandises entre l'origine et la destination le long de la chaîne d'approvisionnement, les participants de TradeLens impliqués dans le transport et la logistique de ces marchandises fournissent des données à la plateforme, telles que des jalons logistiques, des informations de flux et des documents commerciaux. Grâce à un modèle d'autorisation et de permissions robuste, la plateforme TradeLens ouvre ou restreint l'accès à ces données à d'autres participants. Le modèle favorise un accès sécurisé et rapide aux informations de la chaîne d'approvisionnement et garantit qu'aucune information commercialement sensible n'est mise à disposition des concurrents ou d'autres parties non autorisées.

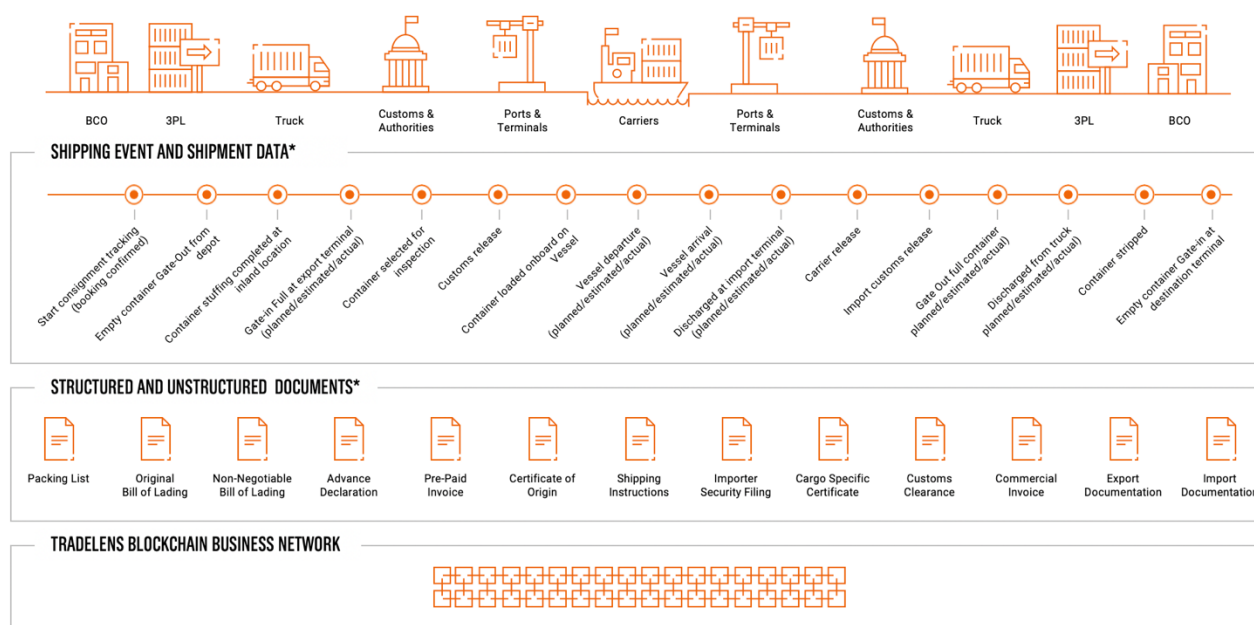


Figure 1 : concept de partage de données

Les spécifications de partage de données de TradeLens (DSS) définissent les règles qui régissent le partage de données dans TradeLens. Les DSS se composent des éléments suivants :

1. Le *modèle de partage de données*, qui définit les principes-clé du partage de données, identifie les participants et les rôles, décrit le modèle de données et les données échangées sur la plateforme, et décrit les règles de partage de données, y compris les règles spéciales qui ne s'appliquent pas directement à un élément de données individuel (data item).
2. Les *feuilles de partage*, sous forme de feuilles de calcul (Microsoft Excel), qui mappent les éléments de données individuels aux rôles qui ont l'obligation de fournir ces données ou qui ont des droits pour accéder à ces données.

## 2 Principes du partage de données

Le modèle est régi par plusieurs principes-clé :

- Aucune donnée n'est mise à la disposition d'une partie, à moins que celle-ci ne soit un participant de TradeLens<sup>1</sup>. Il s'agit de clients ou de membres du réseau qui sont connus, ont accepté les dispositions de TradeLens et ont été intégrés.
- TradeLens ne fournit un accès qu'aux données associées à une expédition/consignation spécifique (voir les définitions ci-dessous) à d'autres participants impliqués dans cette expédition/consignation. Par exemple, un

<sup>1</sup> Inclut les participants potentiels à des fins de démonstration de vente ou d'essai à durée limitée uniquement, ou les participants qui ont accès aux données en tant qu'autorités gouvernementales/réglementaires concernées

transporteur maritime a accès aux données relatives aux conteneurs qu'il transporte, mais les autres transporteurs maritimes n'ont pas accès à ces données. Un propriétaire de marchandises a accès aux données relatives à ses expéditions, mais n'a pas accès aux données d'expédition des autres propriétaires de marchandises.

- ◉ Les données sont mises à disposition d'un participant conformément au rôle de ce participant dans une expédition/consignation donnée.
- ◉ Les données non sensibles (dans la catégorie "Événements") qui sont actuellement accessibles à tous sont largement mises à la disposition des autres participants s'ils sont impliqués dans cette expédition/consignation.
- ◉ Les données plus sensibles (dans la catégorie "Documents commerciaux") font l'objet de droits d'accès plus stricts entre les participants impliqués dans l'expédition ou la consignation.
- ◉ Le modèle de partage de données couvre les différentes relations commerciales et logistiques les plus courantes à l'heure actuelle, notamment le fait que les expéditions comprennent souvent plusieurs consignations confiées contractuellement à des parties distinctes, et que ces consignations elles-mêmes sont souvent sous-traitées à d'autres parties. Par exemple, lorsqu'un transitaire transfère des marchandises pour l'expéditeur sous un connaissance interne (house bill of lading) et sous-traite le transport maritime, le connaissance interne (et les données sensibles qu'il contient) n'est pas visible pour le transporteur maritime, et le connaissance maritime - bill of lading- (et les données de fret qu'il peut contenir) n'est pas visible pour l'expéditeur.
- ◉ Les rapports réalisés sur la base des données agrégées ou résumées ne divulguent pas l'identité des participants individuels de TradeLens, à moins que le destinataire des informations ne soit déjà autorisé à consulter les données sous-jacentes.

Ces principes gouvernent le modèle de partage de données sous-jacent. Les règles spécifiques relatives au partage de données sont fournies à la section 5 et dans les feuilles de partage des DSS.

### 3 Participants de TradeLens

Les *participants* de TradeLens sont les expéditeurs, les transporteurs maritimes, les opérateurs de terminaux, les fournisseurs 3PL, les fournisseurs de services de transport terrestre, les autorités gouvernementales et les autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement qui peuvent fournir et/ou échanger des informations avec la plateforme TradeLens. Un participant rejoint la plateforme en tant que type de participant spécifique.

Les rôles des participants sont applicables aux expéditions ou aux consignations individuelles (voir les définitions ci-dessous) et se rapportent à la fonction du participant dans l'expédition ou la consignation, comme le transport des marchandises ou les services de courtage en douane à l'importation par exemple.

Le tableau ci-dessous répertorie les types de participants et les rôles pris en charge. Les définitions sont fournies dans les tableaux correspondants sous "Types et rôles" dans les feuilles de partage de la DSS.

Participant types	Types de participant
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cargo Interest,</li> <li>• 3PL Agent,</li> <li>• State Agent,</li> <li>• Ocean Carrier,</li> <li>• TSI / NVOCC,</li> <li>• Rail Operator,</li> <li>• Truck Operator,</li> <li>• Barge Operator,</li> <li>• Feeder Operator,</li> <li>• Terminal Operator,</li> <li>• Depot Operator,</li> <li>• Data Aggregator,</li> <li>• Customs Authority,</li> <li>• Port Authority,</li> <li>• Financial Institution</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intéressé à la cargaison,</li> <li>• Agent 3PL</li> <li>• Agent de l'Etat</li> <li>• Transporteur maritime,</li> <li>• TSI/NVOCC,</li> <li>• Opérateur de transport ferroviaire,</li> <li>• Opérateur de transport routier,</li> <li>• Opérateur de transport fluvial,</li> <li>• Opérateur feeder,</li> <li>• Opérateur de terminaux,</li> <li>• Exploitant de dépôt,</li> <li>• Agrégateur de données,</li> <li>• Autorité douanière,</li> <li>• Autorité portuaire,</li> <li>• Institution financière</li> </ul>

Tableau 1 : Types de participants de TradeLens

Participant roles	Rôles des participants
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seller,</li> <li>• Buyer,</li> <li>• Exporter,</li> <li>• Importer,</li> <li>• Transport Service Buyer,</li> <li>• Consignor,</li> <li>• Consignee,</li> <li>• Origin 3PL Agent,</li> <li>• Destination 3PL Agent,</li> <li>• Export Customs Broker,</li> <li>• Import Customs Broker,</li> <li>• Request Party,</li> <li>• Notify Party,</li> <li>• Transport Service Provider,</li> <li>• Origin Marine Terminal,</li> <li>• Destination Marine Terminal,</li> <li>• Trans-shipment Terminal,</li> <li>• Origin Inland Terminal,</li> <li>• Destination Inland Terminal,</li> <li>• Depot,</li> <li>• PCS,</li> <li>• Inland Aggregator,</li> <li>• Export Authority,</li> <li>• Import Authority,</li> <li>• Buyer's Bank,</li> <li>• Seller's Bank,</li> <li>• Insurance Provider</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vendeur,</li> <li>• Acheteur,</li> <li>• Exportateur,</li> <li>• Importateur,</li> <li>• Acheteur de service de transport,</li> <li>• Expéditeur,</li> <li>• Destinataire,</li> <li>• Agent 3PL à l'origine,</li> <li>• Agent 3PL à la destination,</li> <li>• Courtier en douanes pour l'exportation,</li> <li>• Courtier en douanes pour l'importation,</li> <li>• Partie à solliciter,</li> <li>• Partie à notifier,</li> <li>• Fournisseur de services de transport,</li> <li>• Terminal maritime d'origine,</li> <li>• Terminal maritime de destination,</li> <li>• Terminal de transbordement,</li> <li>• Terminal terrestre d'origine,</li> <li>• Terminal terrestre de destination,</li> <li>• Dépôt,</li> <li>• PCS,</li> <li>• Agrégateur sur le site,</li> <li>• Autorité chargée des exportations,</li> <li>• Autorité chargée des importations,</li> <li>• Banque de l'acheteur,</li> <li>• Banque du vendeur,</li> <li>• Compagnie d'assurance</li> </ul>

Tableau 2 : Rôles des participants de TradeLens

Les participants peuvent jouer plusieurs rôles. Par exemple, un transporteur maritime a généralement un rôle de fournisseur de services de transport, mais il peut également être l'acheteur des services de transport et l'expéditeur dans les cas où il sous-traite une étape du transport terrestre. Une autorité gouvernementale a le rôle d'autorité chargée des exportations pour les marchandises sortantes et d'autorité chargée des importations pour les marchandises entrantes. Un intéressé à la cargaison peut être expéditeur, destinataire, acheteur, vendeur ou une combinaison de ces rôles, selon l'expédition et les conditions de vente.

## 4 Données de TradeLens

### 4.1 Modèle d'objet de TradeLens

Pour décrire le modèle de partage de données, il est important de commencer par comprendre la manière dont les données sont organisées dans la plateforme. Dans les faits, il s'agit d'un modèle d'objet global qui prend en charge la multitude d'accords commerciaux et de scénarios logistiques répandus dans le secteur.

La plateforme TradeLens gère le partage des données associées à trois objets commerciaux liés entre eux, définis par la norme de modèle de données de référence sur la chaîne d'approvisionnement du CEFACT-ONU : les expéditions (shipments), les consignations (consignments) et les équipements de transport (transport equipment).

Objet commercial	Définition
Shipment (Expédition)	Ensemble séparément identifiable de marchandises (disponibles pour être) transportées ensemble entre un vendeur et un acheteur. Elle comprend les accords d'expédition et la circulation des produits, notamment l'envoi et la livraison, quels que soient les modes de transport ou les relations contractuelles / de sous-traitance.
Consignment (Consignation)	Ensemble séparément identifiable de marchandises transportées ensemble entre un expéditeur (consignor) et un destinataire (consignee) par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs modes de transport spécifiés dans un seul contrat de transport.
Transport Equipment (Équipement de transport)	Fait référence au matériel physique utilisé pour contenir, protéger ou sécuriser les marchandises à des fins logistiques. Actuellement, les conteneurs sont utilisés comme équipement de transport dans TradeLens. Etant donné que certains types d'équipements de transport sont réutilisés, l'équipement de transport de TradeLens est comprise comme la seule utilisation d'un équipement dans le contexte d'une expédition (shipment) ou d'un ensemble de consignations (consignments) liés au transport de bout en bout d'une expédition.

Tableau 2 : objets commerciaux de TradeLens

Les participants impliqués dans une expédition (shipment) sont généralement les parties commerciales et leurs agents impliqués dans un échange commercial, tandis que les participants impliqués dans une consignation (consignment) et un équipement de transport (transport equipment) sont les parties commerciales et les parties prenantes du transport et de la logistique impliquées dans l'acheminement de marchandises entre l'origine et la destination. Les rôles qu'un type de participant spécifique peut jouer relativement aux expéditions, aux consignations et aux équipements de transport sont fournis dans les tableaux "Types et rôles des participants" dans l'onglet "Types et rôles" des feuilles de partage (tableur Microsoft Excel) des DSS.

## 4.2 Associations d'objets commerciaux

Etant donné que TradeLens a pour but de prendre en charge un large éventail d'accords commerciaux entre les partenaires commerciaux, les relations entre les nombreuses consignations associées à une expédition sont variées :

- Les relations hiérarchiques (par ex. : parent-enfant) entre les consignations sont permises pour prendre en charge la sous-traitance des étapes de transport (legs). Par exemple, un vendeur a recours à un transporteur maritime pour transporter des marchandises de porte à porte, et le transporteur maritime sous-traite le transport terrestre à un transporteur routier local. La consignation associée au contrat de transport avec le transporteur maritime est un "parent" de la consignation associée au contrat de transport terrestre par camion. Les parties de ces consignations et leurs rôles respectifs seront différents.
- Il existe également des consignations dites "apparentées" (« sibling »). Par exemple, le vendeur a recours à un transporteur maritime pour transporter des marchandises vers le terminal d'importation, et l'acheteur mandate une entreprise de transport routier locale pour transporter les marchandises à l'intérieur des terres.
- Dans ces scénarios, le même équipement de transport (conteneur) peut être lié à la fois aux consignations parent et enfant, ainsi qu'aux deux consignations « apparentées ».

Vous trouverez ci-dessous un exemple d'expédition composé de plusieurs consignations.

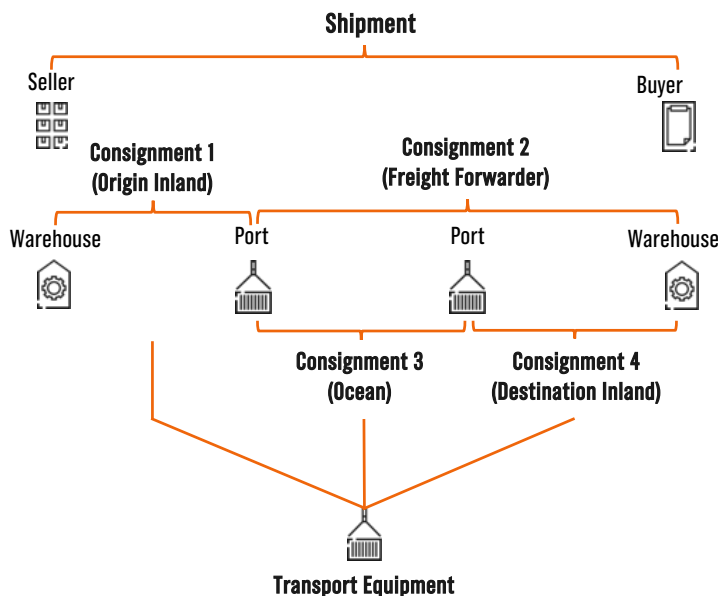


Figure 2 : exemple de hiérarchie

Dans cet exemple :

- ⊙ Les consignations 1 et 2 sont des consignations apparentées car l'acheteur et/ou le vendeur ont sous-traité séparément une étape du transport terrestre pour transporter les marchandises de l'entrepôt vers le port d'origine, et une deuxième étape à un transitaire pour transporter les marchandises du port d'origine vers l'entrepôt.
- ⊙ Les consignations 3 et 4 sont des consignations enfants de la consignation 2, car le transitaire a sous-traité séparément le transport maritime à un transporteur maritime et l'étape du transport terrestre vers la destination à un transporteur terrestre (par voie ferrée par ex.).
- ⊙ Toutes les consignations sont associées au même conteneur.

En règle générale, les relations entre les objets commerciaux sont les suivantes :

1. Une consignation peut exister sans expédition. Il s'agit en fait du scénario le plus fréquent dans TradeLens actuellement, car les transporteurs maritimes participants créent des consignations pour toutes les marchandises qu'ils transportent. Les expéditions sont créées uniquement si une partie commerciale participant à TradeLens le fait de manière explicite.
2. Une expédition peut être un parent de plusieurs consignations, ce qui signifie que l'acheteur, le vendeur ou leurs agents peuvent avoir conclu un contrat avec plusieurs fournisseurs pour le transport de marchandises de bout en bout.
3. Une expédition ne peut pas être le parent ou l'enfant d'autres expéditions.
4. Une consignation peut être un parent de plusieurs consignations. Comme illustré dans l'exemple ci-dessus, ce scénario peut se produire lorsqu'un transitaire sous-traite l'étape maritime et le transport terrestre pour distinguer les fournisseurs de services de transport.
5. Une consignation peut être un enfant de plusieurs expéditions, si par exemple le même vendeur regroupe les expéditions de deux acheteurs différents dans un seul conteneur pour l'étape maritime, puis annule le regroupement à l'arrivée.
6. Une consignation peut être un enfant de plusieurs consignations, si par exemple un transitaire regroupe plusieurs consignations LCL dans un seul conteneur maritime.
7. L'équipement de transport peut être associé à plusieurs consignations consécutives au cours d'une expédition (par ex., à l'origine dans les terres, en mer, à destination dans les terres), ainsi qu'aux consignations parents dans la hiérarchie.

Les entités diverses au sein de la chaîne d'approvisionnement réalisent chacune certaines parties de ce modèle. TradeLens œuvre à supporter les relations individuelles fournisseur- client, et relie des instances d'objets commerciaux si et quand elles sont disponibles. Une hiérarchie complète et exhaustive peut être prise en charge, sans être obligatoire.

### 4.3 Données échangées sur la plateforme

Les données sur la plateforme fournies par les participants et mises à la disposition des participants appartiennent à l'un des types de données décrits dans le tableau ci-dessous. Ces données sont associées à un ou plusieurs des types d'objets ci-dessus, en fonction de leur type de données. Les données publiées sur la plateforme sont ainsi affectées à l'objet commercial applicable.

Type de données	Définition	Objets commerciaux applicables	Exemples
Admin Event (Événement d'administration)	Demande d'instruction effectuée par une partie autorisée pour définir, établir des relations, accorder des autorisations et réaliser d'autres activités administratives pour une expédition, une consignation ou un équipement de transport.	Expédition, consignation, équipement de transport	Commencer le suivi d'une consignation ; ajouter un numéro de référence
Planned Event (Événement planifié)	Événements planifiés utilisés pour assurer le service de transport et dans la plupart des cas, s'aligner sur les plannings pro-forma. Le fournisseur de services de transport, responsable du plan de transport, est la seule partie autorisée à émettre et à modifier des événements planifiés. Lorsqu'un fournisseur de services de transport a sous-traité une partie de la consignation (par camion ou par voie ferrée par exemple), il a accès aux plans et aux estimations pour ces consignations sous-traitées (s'ils sont fournis par le sous-traitant). Il est recommandé de mettre à jour les plans "parents" en conséquence.	Consignation	Entrée prévue ; arrivée prévue du bateau ; départ prévu du train
Estimated Event (Événement estimé)	Estimations d'événements sur le point de se produire concernant un équipement de transport spécifique. Tout participant impliqué dans l'exécution d'un plan de transport peut émettre des événements estimés en fonction de son rôle dans le transport. La différence entre les événements planifiés et les événements estimés est notable : un retard indiqué par un événement estimé peut invalider un plan mais ne met pas automatiquement à jour le plan. Le fournisseur de services de transport doit commencer par réagir à l'estimation, replanifier l'événement, puis émettre un ensemble de nouveaux événements planifiés, si nécessaire. Aucun nouveau plan de transport n'est représenté dans TradeLens tant que cela n'est pas fait.	Equipement de transport	Entrée estimée ; arrivée estimée du bateau ; départ estimé du train
Actual Event (Événement réel)	Occurrences d'événements qui se sont produits en relation avec un équipement de transport spécifique. Tout participant impliqué dans l'exécution d'un plan de transport peut émettre des événements réels. Tout comme les événements estimés, un événement réel peut indiquer que le reste d'un plan de transport n'est plus valide, obligeant le fournisseur de services de transport à replanifier et à émettre un nouvel ensemble d'événements planifiés.	Equipement de transport	Entrée réelle ; arrivée réelle du bateau ; départ réel du train
Other Event (Autre événement)	Autres événements de transport et de logistique, tels que les événements liés aux documents, les événements liés aux douanes et les données IoT. Les événements liés aux documents communiquent une action ("document soumis" par ex.) sur un document spécifique.	Expédition, consignation, équipement de transport	Mainlevée douanière ; masse brute vérifiée reçue
Trade Document (Document commercial)	Documents, tels qu'un connaissance, qui peuvent être publiés dans un format structuré ou non structuré. La liste des documents actuellement pris en charge est disponible à l'adresse suivante : <a href="https://docs.tradelens.com/documents/document_sharing/">https://docs.tradelens.com/documents/document_sharing/</a> .	Expédition, consignation, équipement de transport	Connaissance ; déclaration de marchandises dangereuses ; déclaration d'importation

Tableau 3 : types de données TradeLens

Il est important de noter qu'un événement dans TradeLens n'est pas en soi une donnée, mais qu'il représente plutôt une occurrence réelle d'une activité (ou d'un plan ou d'une estimation de celle-ci) ou une demande d'instruction d'un participant. Un événement recouvre un ensemble de données sous-jacentes associées, telles que l'heure ou la localisation de



l'occurrence de l'activité réelle. Sur le plan technique, un événement possède une implémentation correspondante dans le modèle d'événement de la plateforme TradeLens.

La liste complète des événements planifiés, estimés, réels, administratifs et autres, ainsi que leurs définitions, sont fournies dans les feuilles de partage (tableur Microsoft Excel) des DSS. Le document Swagger de TradeLens inclut les détails des attributs/champs de données et indique si ces champs sont obligatoires ou facultatives. Lorsqu'ils publient des données sur la plateforme, les participants doivent également satisfaire à ces spécifications dans le document Swagger.

La liste des documents commerciaux pris en charge par la plateforme est fournie dans les feuilles de partage des DSS. Les détails d'un document commercial au format structuré figurent dans le document Swagger de partage de documents de TradeLens.

Le document Swagger de TradeLens est disponible à l'adresse suivante : <https://platform.tradelens.com/documentation/swagger/>.

#### 4.4 Initiation d'instances d'objet commercial

Une consignation est créée par un fournisseur de services de transport (le transporteur maritime dans la plupart des cas) au moment où il confirme une réservation ou une intervention. Le fournisseur de services de transport crée ensuite l'équipement de transport associé dès qu'il est informé de l'ID ou des IDs de conteneur associé(s) à la réservation. Cela peut se produire, par exemple, lorsque le transporteur maritime est informé d'un conteneur vide quittant un terminal ou un dépôt, lorsque le conteneur quitte l'entrepôt plein, ou lorsqu'il retourne au terminal plein.

Une expédition est créée lorsqu'un intéressé à la cargaison (acheteur, vendeur, importateur, exportateur) ou ses agents (agent 3PL à l'origine ou à la destination) initie l'expédition de manière explicite.

## 5 Règles du partage de données

### 5.1 Partage de données dans une expédition, une consignation ou un équipement de transport individuel(le)

Les participants impliqués dans une expédition, une consignation ou un équipement de transport faisant l'objet d'un suivi sur la plateforme ont le droit d'accéder aux données et peuvent avoir l'obligation de fournir des données, en fonction du rôle qu'ils jouent dans cette expédition, cette consignation ou cet équipement de transport. Par exemple, un transporteur maritime ayant le rôle de fournisseur de services de transport a l'obligation de fournir le plan de transport et ses modifications, tandis qu'un opérateur de terminal ayant le rôle de terminal maritime d'origine a l'obligation de fournir une notification d'entrée (gate-in) pour un conteneur. Par défaut, les deux ont le droit d'accéder à la date estimée d'arrivée fournie par le transporteur terrestre.

Les feuilles de partage (tableur Microsoft Excel) des DSS fournissent les éléments suivants, sous forme de tableau :

- ⦿ Chaque élément de données individuel faisant l'objet d'un suivi sur la plateforme, en ligne du tableau
- ⦿ Les rôles que peuvent avoir les différents participants relativement à une instance d'une expédition, d'une consignation ou d'un équipement de transport, en colonne du tableau
- ⦿ Les obligations et les droits de chaque rôle en relation avec chaque élément de données, par expédition, consignation et équipement de transport, dans des cellules individuelles. Les codes ci-dessous sont utilisés pour caractériser les obligations et/ou les droits.

Code d'accès	Description
M	Le participant doit obligatoirement (Mandatory) fournir les données dans tous les scénarios applicables.
C	Le participant doit fournir les données sous certaines conditions (Conditional); si les données et le scénario sont applicables à l'expédition, la consignation ou l'équipement de transport, et si les données sont mises à disposition du participant, le participant doit les fournir.
O	Facultatif (Optional) ; les données peuvent être publiées sur la plateforme à la discrétion du participant.
R	Le participant a le droit d'afficher ou de lire les données (de s'y abonner).
[Vide]	Le participant n'a pas accès aux données.

Tableau 4 : codes d'accès du partage de données

## 5.2 Méthode d'affectation des rôles à une instance d'objet commercial

Etant donné que le rôle d'un participant impose ses obligations et l'accès aux données, il est important de décrire la manière dont les rôles sont affectés aux participants dans une expédition, une consignation ou un équipement de transport individuel(le). Les rôles sont ajoutés de manière *implicite* ou *explicite*.

### Rôle affecté de manière implicite

Un rôle affecté de manière implicite se voit accorder un accès automatique et n'oblige aucune partie à effectuer une action explicite.

- Le fournisseur de services de transport, en établissant une consignation, sera toujours ajouté automatiquement en tant que rôle.
- Les terminaux maritimes et les autorités douanières se verront accorder un accès implicite aux consignations transitant par leurs juridictions, selon le plan de transport de la consignation.
- Dans le cas où un plan de transport change, les terminaux maritimes et les autorités douanières seront redéfinis en fonction du nouveau plan de transport, et un accès sera accordé ou retiré selon les besoins.

### Rôle affecté de manière explicite

Un rôle affecté de manière explicite n'est pas associé à l'objet tant qu'une partie autorisée de l'objet n'affecte pas ce rôle.

- La visibilité de la consignation peut être accordée de manière explicite par le fournisseur de services de transport ou l'acheteur de service de transport au moyen de l'événement "Visibilité de la consignation ajoutée" (Consignment visibility added), qui spécifie l'organisation à laquelle accorder l'accès et le rôle à lui accorder dans la consignation.
- L'acheteur de service de transport n'aura pas accès à ses consignations tant que le fournisseur de services de transport ne lui accorde pas un accès (en règle générale, le transporteur maritime le fait au moment de la création de la consignation). De même, aucune autre partie n'obtiendra d'accès tant que le fournisseur de services de transport ou l'acheteur du service de transport n'a pas accordé cet accès.
- L'accès d'une partie peut être révoqué par le fournisseur de services de transport ou l'acheteur de service de transport qui a ajouté la partie. Par la suite, cette partie n'aura plus accès à la consignation.
- Dans le cas où l'accès de l'acheteur de service de transport est révoqué, l'accès sera également révoqué pour toutes les organisations à qui l'acheteur de service de transport a accordé des droits d'accès à la consignation.

## 5.3 Partage de données entre des objets commerciaux connexes

Il est important de noter que les feuilles de partage (tableur Microsoft Excel) des DSS reflètent les obligations et les droits d'une seule expédition, consignation ou d'un seul équipement de transport, et pas ceux des objets commerciaux connexes (related trade objects). Les objets commerciaux connexes sont impliqués dans la même expédition (même si aucun objet d'expédition explicite ne fait l'objet d'un suivi sur la plateforme). Etant donné que les parties de ces objets commerciaux connexes sont différentes dans la plupart des cas, TradeLens a défini un ensemble de règles relatives au partage de données entre les parties concernant les objets commerciaux connexes.

Le tableau ci-dessous définit les règles de partage mises en place entre les objets commerciaux connexes.

Objet commercial pour lequel des données sont publiées	Type des données publiées	Droits par défaut des parties sur les objets commerciaux connexes
Shipment (Expédition)	Événement d'administration	Aucun. Seules les parties de l'expédition ont un accès.
	Autre événement	Aucun. Seules les parties de l'expédition ont un accès.
	Document commercial	Aucun. Seules les parties de l'expédition ont un accès.
Consignment (Consignation)	Événement d'administration	Un accès en lecture est accordé à toutes les parties de l'équipement de transport directement associé à la consignation, sous réserve des restrictions définies à la rubrique <i>Autres règles de partage de données</i> . En pratique, cela signifie que toutes les parties de toutes les consignations qui partagent le même équipement de transport ont un accès en lecture aux événements d'administration entre ces consignations.
	Événements planifiés	Aucun. Un accès en lecture est uniquement accordé aux parties de la consignation, sous réserve des restrictions définies à la rubrique <i>Autres règles de partage de données</i> . En pratique, cela signifie que les événements planifiés à partir d'une consignation enfant ne sont pas visibles pour les parties de la consignation parent (à l'exception des parties de la consignation enfant).
	Autre événement	Un accès en lecture est accordé à toutes les parties de l'équipement de transport directement associé à la consignation, sous réserve des restrictions définies à la rubrique <i>Autres règles de partage de données</i> . En pratique, cela signifie que toutes les parties de toutes les consignations qui partagent le même équipement de transport ont un accès en lecture aux autres événements entre ces consignations.
	Document commercial	Aucun. Seules les parties de la consignation ont accès aux documents commerciaux de consignation.
Transport Equipment (Équipement de transport)	Événement d'administration	Un accès en lecture est accordé à toutes les parties des consignations directement associées à l'équipement de transport, sous réserve des restrictions définies à la rubrique <i>Autres règles de partage de données</i> . En pratique, cela signifie que toutes les parties de toutes les consignations qui partagent le même équipement de transport ont un accès en lecture aux événements d'administration entre ces consignations.
	Événement estimé	Un accès en lecture est accordé à toutes les parties des consignations directement associées à l'équipement de transport, sous réserve des restrictions définies à la rubrique <i>Autres règles de partage de données</i> . En pratique, cela signifie que toutes les parties de toutes les consignations qui partagent le même équipement de transport ont un accès en lecture aux événements estimés entre ces consignations.
	Événement réel	Un accès en lecture est accordé à toutes les parties des consignations directement associées à l'équipement de transport, sous réserve des restrictions définies à la rubrique <i>Autres règles de partage de données</i> . En pratique, cela signifie que toutes les parties de toutes les consignations qui partagent le même équipement de transport ont un accès en lecture aux événements réels entre ces consignations.
	Autre événement	Un accès en lecture est accordé à toutes les parties des consignations directement associées à l'équipement de transport, sous réserve des restrictions définies à la rubrique <i>Autres règles de partage de données</i> . En pratique, cela signifie que toutes les parties de toutes les consignations qui partagent le même équipement de transport ont un accès en lecture aux autres événements entre ces consignations.
	Document commercial	Aucun. Seules les parties de l'équipement de transport ont accès aux documents commerciaux de l'équipement de transport.

Tableau 5 : règles du partage de données entre des objets commerciaux connexes

L'exemple de la figure 2 illustre des parties pour l'expédition, des parties pour les quatre consignations et des parties pour l'équipement de transport. En fonction des règles de partage par défaut indiquées ci-dessus :

- Aucune partie de la consignation ou de l'équipement de transport n'aura accès aux données de l'expédition, sauf si elles sont également des parties de l'expédition.
- Les parties de l'une des quatre consignations n'auront pas accès aux plans ou aux documents commerciaux des autres consignations, sauf si elles sont également des parties de ces consignations.

- Toutes les parties des quatre consignations et de l'expédition ont accès aux événements estimés et réels de l'équipement de transport, car les consignations sont toutes liées au même conteneur.

#### 5.4 Autres règles de partage de données

Un certain nombre de règles de partage de données supplémentaires, qui ne figurent pas directement dans les tableaux de partage de données, sont effectives :

1. *Suppression des informations de localisation.* Les données d'adresses de localisation seront supprimées et seuls le code UN/LOCODE et la localisation au niveau du terminal seront affichés, pour toutes les organisations dotées de privilèges de lecture, à l'exception des intéressés à la cargaison, des autorités, des institutions financières et des transporteurs maritimes.
2. *Non divulgation de l'identité d'un éditeur.* Pour les événements publiés par un intéressé à la cargaison, un agent 3PL, un agent d'État, un opérateur de transport ferroviaire, un opérateur de transport routier, un opérateur de transport fluvial ou un opérateur Feeder, le champ Nom de l'émetteur (Originator Name), la champ ID émetteur (Originator ID) et le nom de l'organisation qui effectue la publication (Publishing Organization) seront supprimés et remplacés par le type d'organisation qui effectue la publication pour toutes les organisations dotées de droits de lecture, à l'exception des intéressés à la cargaison, des autorités, des institutions financières et des transporteurs maritimes.

#### 5.5 Redéfinition des autorisations par défaut

Bien que la plateforme applique les droits dans les feuilles de partage des DSS, les valeurs par défaut de la consignation peuvent être remplacées par l'acheteur de service de transport (défini comme l'acheteur des services de transport, comme stipulé dans un contrat de service de transport). Un acheteur de service de transport peut être l'intéressé à la cargaison, le transporteur maritime (lorsqu'une ou plusieurs étapes du transport sont sous-traitées, le transport à l'intérieur des terres dans la plupart des cas) ou l'intermédiaire en services de transport (le NVOCC, par ex.).

## 6 Modifications

La spécification de partage de données de TradeLens et le document Swagger de TradeLens font l'objet de modifications régulières, notamment à l'occasion d'une publication d'une nouvelle version de la plateforme TradeLens. Les participants sont tenus de continuer à respecter leurs obligations d'approvisionnement en données conformément à la dernière version de cette spécification de partage de données et du document Swagger de TradeLens. Ils sont encouragés à consulter la spécification de partage de données et le document Swagger de TradeLens régulièrement.