

Agence des services frontaliers du Canada

DOCUMENT SUR LES EXIGENCES À L'ÉGARD
DES CLIENTS - COMMERCE ÉLECTRONIQUE

5.0 AUTOCOTISATION DES DOUANES

5.1 DOCUMENT SUR LES EXIGENCES À L'ÉGARD DES PARTICIPANTS - TRANSPORTEURS

**Le 29 avril 2009
(Version 1.1)**

**PUBLIÉ PAR
L'UNITÉ DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE**

**DIRECTION GÉNÉRALE DE L'INNOVATION, DE LA SCIENCE
ET DE LA TECHNOLOGIE**

**SOUS L'AUTORITÉ DU
MINISTRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE DU CANADA**

AVANT-PROPOS

Le présent document, qui est une sous-section du Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DEPCCE) est destiné à des fins de consultation. Les clients sont priés de noter que son contenu est sujet à révision ou à modification parce qu'il est possible que l'on apporte des modifications aux politiques, des améliorations aux systèmes ou des modifications aux dispositions opérationnelles. Cela dit, l'Unité du commerce électronique (UCE) de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) s'efforcera d'annoncer le plus tôt possible les changements importants qui seront apportés aux systèmes, et fera part aux clients de ces changements par courriel. Veuillez vous assurer que votre adresse courriel est à jour auprès de l'UCE.

La présente section du DEPCCE est le **Document sur les exigences à l'égard des participants (DEP) au Programme d'autocotisation des douanes (PAD) – Transporteurs**. (Les importateurs devraient consulter le DEPCCE, chapitre 5.2, DEP PAD Importateurs). Tous les participants au système d'échange de données informatisées (EDI) du PAD sont tenus de lire ce document. Il est recommandé que le personnel technique des participants EDI passe en revue toutes les sections narratives du document en même temps que les configurations de message EDI, les glossaires des éléments d'information connexes et les tableaux des codes contenus dans le document intitulé « DEP PAD annexe B – Configurations de message EDI et tableaux des codes » (« annexe B »), car certaines règles opérationnelles liées au PAD se répercutent sur la programmation actuelle des systèmes.

Le présent document a été conçu afin de renseigner les participants au PAD. Il donne une vue d'ensemble du contexte EDI à l'ASFC, ainsi que de la méthodologie d'implantation du PAD. Le principal objectif du document est d'aider les participants au PAD à mettre en œuvre ce programme à l'interne.

Le présent document est appelé **DEP PAD Transporteurs**. Il se divise en plusieurs sections, et compte un certain nombre d'annexes, faisant état des divers niveaux de renseignements dont les participants ont besoin.

Note : Le présent DEP est fondé sur l'hypothèse que le client est déjà un participant EDI. Si ce n'est pas votre cas, vous aurez à consulter d'autres chapitres du DEPCCE pour prendre connaissance de la fonctionnalité EDI existante de l'ASFC, à savoir :

- **Section 3.0, DEP SSMAEC - EDI**
- **Section 4.0, DEP STAM**
- **Section 6.0, DEP fret ferroviaire – système EDI**

À moins d'indication contraire dans le DEP PAD Transporteurs, tout le contenu des chapitres applicables du DEPCCE (DEP SSMAEC EDI, DEP STAM et DEP – fret ferroviaire – système EDI) continuera de s'appliquer.

Si vous souhaitez poser des questions ou obtenir d'autres documents, veuillez communiquer avec :

**Agence des services frontaliers du Canada
15^e étage, Édifice Sir Richard Scott
191, avenue Laurier Ouest
Ottawa (ON) K1A 0L8
À L'ATTENTION DE l'Unité du commerce électronique
TÉL. : 1-888-957-7224
TÉLÉC. : (613) 952-9979**

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	2
1.0 PROFIL	5
1.1 INTRODUCTION	5
1.2 OBJECTIF	6
1.3 PORTÉE	6
1.3.1 GÉNÉRALITÉS	6
1.3.2 SYSTÈME DE TRANSMISSION DES AVIS DE MAINLEVÉE (STAM)	7
1.3.3 TYPES DE MESSAGE EDI DU PAD	7
1.3.4 CONFIGURATIONS DE MESSAGE 309/358 HARMONISÉES AVEC LES ÉTATS-UNIS	8
1.4 VUE D'ENSEMBLE	9
1.5 CONSIDÉRATIONS CONCEPTUELLES	10
1.5.1 GÉNÉRALITÉS	10
1.5.2 TOUS MODES	10
1.5.3 MODE ROUTIER	11
1.5.4 AUTRES MODES - AÉRIEN, FERROVIAIRE ET MARITIME.....	11
2.0 PROCESSUS DE DÉDOUANEMENT PAD	13
2.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES GÉNÉRALES	13
2.2 SUPPORT PAPIER – MODE ROUTIER	14
2.2.1 GÉNÉRALITÉS	14
2.2.2 RÈGLES ADMINISTRATIVES	14
2.2.3 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS	15
2.3 MODE ROUTIER - MESSAGERIES.....	17
2.3.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES	17
2.3.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS	17
2.4 MODE AÉRIEN	18
2.4.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES	18
2.4.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS	18
2.5 AUTRES MODES – AÉRIEN, FERROVIAIRE ET MARITIME (SUR PAPIER).....	19
2.5.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES	19
2.5.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS	19
2.6 FRET FERROVIAIRE - EDI	20
2.6.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES	20
2.6.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS	21
2.7 MODE ROUTIER – EDI : FRET ET MOYEN DE TRANSPORT	21
2.7.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES	21
2.7.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS	23
2.8 ARRIVÉE « 931 » EDI (OS 513)	27
2.9 MESSAGES DU STAM	27
3.0 MISES À JOUR DES PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE (PCC)	28
3.1 TENUE À JOUR DES PROFILS – PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS ET TERMINAUX - ENTREPÔTS	28
3.2 RÈGLES ADMINISTRATIVES GÉNÉRALES	29
3.3 DÉROULEMENT GÉNÉRAL DES OPÉRATIONS	30
3.3.1 ADDITIONS ÉLECTRONIQUES	30
3.3.2 SUPPRESSIONS ÉLECTRONIQUES.....	30
3.4 PCC – MISES À JOUR DES PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS	31
3.4.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES	31
3.4.2 ADDITIONS.....	31
3.4.3 SUPPRESSION D'UN PROPRIÉTAIRE-EXPLOITANT	32
3.4.4 ACCUSÉS DE RÉCEPTION DES TRANSMISSIONS	33

Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

3.4.5	CONFIGURATIONS DE MESSAGE DES TRANSMISSIONS.....	34
3.5	PCC – MISES À JOUR DES TERMINAUX-ENTREPÔTS	34
3.5.1	RÈGLES ADMINISTRATIVES	34
3.5.2	ADDITIONS	34
3.5.3	SUPPRESSIONS	35
3.5.4	ACCUSÉ DE RÉCEPTION DES TRANSMISSIONS	36
3.5.5	CONFIGURATION DES MESSAGES DE TRANSMISSION.....	36
4.0	AUTRES MINISTÈRES GOUVERNEMENTAUX.....	36
	ANNEXE A – GLOSSAIRE DES SIGLES ET ACRONYMES.....	37
	ANNEXE B – CONFIGURATIONS DE MESSAGE EDI ET TABLEAUX DES CODES.....	38
	ANNEXE C – EXEMPLES DE FORMAT DU SAED	39
	ANNEXE D – CARACTÉRISTIQUES DES CHARGEMENTS POUR LES GARES, ENTREPÔTS ET PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS.....	40
	ANNEXE E – SECTIONS CONNEXES DU PAD SSMAEC	47

1.0 PROFIL

1.1 INTRODUCTION

1.1.1 Le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) restructure en profondeur le processus des douanes dans le secteur commercial en ce qui concerne la déclaration et la déclaration en détail des données commerciales, y compris un nouveau processus de dédouanement pour les expéditions à faible risque provenant des États-Unis. Il est le reflet d'une nouvelle façon de penser face à l'évolution du contexte commercial dans le monde.

1.1.2 Le PAD met l'accent sur l'établissement d'une entente de partenariat, fondée sur l'évaluation du risque et la technologie améliorée, entre l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et les entreprises. Ce partenariat élimine bon nombre des obstacles à la conduite quotidienne des affaires liées à l'importation. Les entreprises nationales peuvent compter sur la mainlevée prévisible et en temps opportun des marchandises provenant des États-Unis, ce qui réduit les coûts et accroît la compétitivité. L'ASFC peut en même temps mieux connaître ses clients dans le secteur commercial et concentrer ses ressources sur les clients à risque inconnu ou à risque élevé.

1.1.3 Avec le PAD, nous passerons de la déclaration transactionnelle existante à l'autocotisation. Les sociétés s'inscrivent auprès de l'ASFC, font au gouvernement des déclarations renfermant des données commerciales et déterminent elles-mêmes les droits, les taxes et les intérêts applicables. Le PAD offre un mécanisme fort efficace pour les marchandises à faible risque provenant des États-Unis.

1.1.4 L'importateur doit encore fournir des données commerciales à l'ASFC afin qu'elle puisse gérer la politique commerciale et répondre aux besoins de Statistique Canada et d'autres ministères gouvernementaux (AMG). Toutefois, les sociétés participantes ne sont plus tenues de fournir des renseignements détaillés à l'ASFC pour obtenir la mainlevée de chaque expédition. Comme la déclaration des données commerciales n'a plus lieu à la frontière suivant la méthode transactionnelle actuelle, mais au moyen d'un mécanisme déclenché par les documents commerciaux de la société, cela réduit considérablement le fardeau de déclaration pour les importateurs.

1.1.5 En déterminant quels sont ses partenaires à faible risque dans le secteur commercial, l'ASFC peut rationaliser le processus de la mainlevée et de déclaration en détail de leurs expéditions. L'examen courant des marchandises sous l'angle de l'observation est remplacé par une entente entre l'ASFC et les entreprises dites à faible risque. L'ASFC vérifie globalement les antécédents des sociétés au chapitre de l'observation plutôt que de nombreuses expéditions à faible risque.

1.1.6 L'ASFC gère le risque au moyen d'un ciblage axé sur le profil des importateurs, des transporteurs et des chauffeurs. L'ASFC vérifie aussi l'observation par un examen occasionnel des marchandises à la frontière et par des vérifications de l'observation.

1.1.7 Les transporteurs routiers doivent utiliser des chauffeurs qui sont inscrits au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) ou le programme d'inscription des chauffeurs de l'Expéditions rapides et sécuritaire (EXPRESS) s'ils veulent se prévaloir des options de service de dédouanement du PAD. Pour obtenir une carte PICSC ou pour le programme EXPRESS, les chauffeurs doivent aussi répondre à tous les

Programme d'autocotisation des douanes

Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

critères d'admissibilité de l'immigration et des douanes. Les chauffeurs admissibles se voient remettre une carte PICSC qu'ils doivent présenter à l'inspecteur des douanes aux fins de vérification au premier point d'entrée. Les livres et registres utilisés par les transporteurs PAD agréés doivent permettre de faire des contrôles suffisants car l'ASFC ne fait plus de contrôle des inventaires pour les expéditions PAD. Les transporteurs doivent montrer qu'ils peuvent distinguer les expéditions destinées vers le nord de celles qui sont destinées vers le sud et les expéditions PAD des expéditions non PAD, fournir une piste de vérification et satisfaire aux exigences de l'admissibilité au PAD.

1.2 OBJECTIF

1.2.1 L'ASFC a mis au point un processus d'évaluation des risques afin de répondre aux besoins changeants de ses clients. Un tel processus permet à l'ASFC de gérer sa charge de travail plus efficacement tout en réduisant les coûts.

1.2.2 Les processus actuels de déclaration, de mainlevée et de déclaration en détail de l'ASFC sont basés sur un modèle transactionnel qui laisse fort peu de latitude quant à l'accélération du passage des marchandises aux douanes. Dans le cadre du PAD, les importateurs, les transporteurs et les chauffeurs à faible risque agréés au préalable ont accès à un dédouanement rationalisé des marchandises agréées à faible risque provenant des États-Unis. Ils sont aussi tenus d'utiliser leurs propres systèmes administratifs pour la déclaration en détail aux douanes et les vérifications périodiques de la part de l'ASFC. En outre, les importateurs fixent eux-mêmes les droits, les taxes et les intérêts qu'ils doivent et les payent à un établissement financier au Canada. Il incombe aux transporteurs de créer et de tenir une piste de vérification qui permet d'identifier et de suivre les expéditions PAD depuis le point d'origine jusqu'au point de livraison.

1.3 PORTÉE

1.3.1 GÉNÉRALITÉS

1.3.1.1 Le présent document décrit les nouveaux processus d'échange de données informatisées (EDI) introduits par le PAD et fournit des détails sur les exigences concernant le code à barres pour les expéditions PAD déclarées sur papier. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le PAD dans le Mémoire D3-1-7, *PAD pour les transporteurs*, et dans le Mémoire D17-1-7, *PAD pour les importateurs*.

1.3.1.2 Les transporteurs désirant obtenir l'autorisation de livrer des expéditions PAD doivent fournir des renseignements sous forme de code à barres (processus sur papier) pour :

- a) le PAD, mode routier, au premier point d'arrivée (voir la section 2.2);
- b) le PAD, messageries par mode routier, au premier point d'arrivée (voir la section 2.3);
- c) le PAD, messageries aériennes, à l'aéroport de destination (voir la section 2.4);
- d) le PAD, mode aérien, au premier point d'arrivée (c'est-à-dire, le premier aéroport d'atterrissage au moment de l'arrivée) pour les autres transporteurs aériens (voir la section 2.5);
- e) le PAD, mode maritime (à l'exclusion des expéditions provenant d'outre-mer, mais y compris la circulation maritime côtière en provenance des États-Unis et sur les Grands Lacs), au premier point d'arrivée (voir la section 2.5);
- f) le PAD, mode ferroviaire, au premier point d'arrivée (voir la section 2.5).

1.3.1.3 Les transporteurs peuvent transmettre les données suivantes par voie électronique, selon les besoins :
DEP PAD Transporteurs

Programme d'autocotisation des douanes Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

- a) les données électroniques sur le fret et le moyen de transport routiers (voir la section 2.7);
- b) les éléments d'information PAD sur le fret EDI pour l'autorisation automatisée de livraison, pour les participants au mode ferroviaire électronique (voir la section 2.6).

1.3.1.4 Les transporteurs doivent également envoyer les données suivantes à l'ASFC. Toutefois, suivant le volume des mises à jour, ils peuvent le faire électroniquement ou sur papier :

- a) les mises à jour de la liste des propriétaires-exploitants* (voir la section 3.4);
- b) les mises à jour de la liste des terminaux-entrepôts (voir la section 3.5).

***Note :** Les mises à jour de la liste des propriétaires-exploitants s'appliquent **uniquement aux transporteurs routiers**.

1.3.2 SYSTÈME DE TRANSMISSION DES AVIS DE MAINLEVÉE (STAM)

1.3.2.1 Les transporteurs PAD qui souhaitent participer au PAD doivent déjà participer au STAM.

1.3.2.2 Une transaction facultative à l'arrivée pour les transporteurs PAD dans les **modes aérien, ferroviaire et maritime** fournit des éléments d'information PAD (numéro d'entreprise d'importateur, code de transporteur PAD et numéro de contrôle du fret) par voie électronique aux fins de l'autorisation de livrer (voir les sections 2.8 et 2.9).

1.3.2.3 Les participants au SAED (il s'agit habituellement de l'importateur) qui utilisent ce système pour extraire le rapport de notification de mainlevée ne recevront pas d'avis électronique des dédouanements PAD car il n'y a pas de numéro de transaction fourni au moment de la mainlevée. Cependant, ils continueront de recevoir des messages de notification de mainlevée pour les options de service à l'égard desquelles un numéro de transaction est utilisé.

1.3.3 TYPES DE MESSAGE EDI DU PAD

1.3.3.1 La mise en œuvre du PAD limite le nombre de normes de message et de versions de configuration qui étaient les changements relatifs au PAD. Par conséquent, les importateurs qui désirent transmettre des renseignements par voie électronique à l'ASFC doivent utiliser les messages suivants :

TYPE DE MESSAGE	À L'ARRIVÉE À L'ASFC	À LA SORTIE AU CLIENT	FORMAT DES DONNÉES
Déclaration du fret ferroviaire A8A	☐		ANSI X12 version 4010
Déclaration du moyen de transport ferroviaire A1	☐		ANSI X12 version 4010
Déclaration du fret routier A8A (311)	☐		ANSI X12 version 4010
Déclaration du fret routier A8A (309)	☐		ANSI X12 version 5020
Déclaration du moyen de transport routier A9 (311)	☐		ANSI X12 version 4010
Déclaration du moyen du transport routier A9 (358)	☐		ANSI X12 version 5020

**Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs**

TYPE DE MESSAGE	À L'ARRIVÉE À L'ASFC	À LA SORTIE AU CLIENT	FORMAT DES DONNÉES
Mises à jour de la liste des propriétaires-exploitants et des terminaux-entrepôts – partenaires de la chaîne commerciale (PCC)	☐		ANSI X12 version 4010
997 – Accusé de réception fonctionnel : <ul style="list-style-type: none"> Déclaration du fret ferroviaire A8A Déclaration du moyen de transport ferroviaire A1 Déclaration du fret routier A8A Déclaration du moyen de transport routier A9 Mise à jour de la liste des propriétaires-exploitants et des entrepôts-terminaux 		☐	ANSI X12 version 4010
997 – Accusé de réception fonctionnel : <ul style="list-style-type: none"> Déclaration du fret routier A8A Déclaration du moyen de transport routier A9 		☐	ANSI X12 version 5020
824 – Avis d'application : <ul style="list-style-type: none"> Déclaration du fret ferroviaire A8A Déclaration du moyen de transport ferroviaire A1 Déclaration du fret routier A8A Déclaration du moyen de transport routier A9 Mise à jour de la liste des propriétaires-exploitants et des entrepôts-terminaux 		☐	ANSI X12 version 4010
824 – Avis d'application : <ul style="list-style-type: none"> Déclaration du fret routier A8A <i>Déclaration du moyen de transport routier A9</i> 		☐	ANSI X12 version 5020
Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) - arrivée 96A	☐		UN/EDIFACT version 96A
Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) – réponse 96A		☐	UN/EDIFACT version 96A
Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) – arrivée 99B	☐		UN/EDIFACT version 99B
Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) – réponse 99B		☐	UN/EDIFACT version 99B

***Note technique pour les utilisateurs du format de données UN/EDIFACT qui transmettent par voie de ligne CADEX:** Lorsque vous présentez une transaction UN/EDIFACT, tout enregistrement de plus de 80 caractères, y compris les séparateurs, doit se boucler sur un nouvel enregistrement. Par exemple, un enregistrement de 250 caractères serait divisé en trois enregistrements distincts de 80 caractères et un enregistrement de 10 caractères.

1.3.4 CONFIGURATIONS DE MESSAGE 309/358 HARMONISÉES AVEC LES ÉTATS-UNIS

1.3.4.1 Deux configurations (309/358) figurant à l'annexe B utilisent les mêmes séries de transactions que la Customs and Border Protection (CPB) des États-Unis dans le système appelé Automated Commercial Environment (ACE).

Programme d'autocotisation des douanes Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

1.3.4.2 Dans le passé, l'ASFC utilisait seulement une série de transactions ANSI X.12 311 pour les messages PAD relatifs aux moyens de transport et au fret routiers. Les messages additionnels utilisent la série de transactions 358 pour les moyens de transport, et la série de transactions 309 pour le fret. Tant les séries de messages 311 que 309/358 seront acceptées par l'ASFC pour le secteur routier EDI PAD.

1.3.4.3 Les configurations 309/358 constituent un format de rechange pour l'actuel système routier EDI. Ces configurations offrent la même fonctionnalité que la série de transactions 311.

1.4 VUE D'ENSEMBLE

1.4.1 Avant que les transporteurs puissent être admissibles au PAD, l'ASFC doit s'assurer que leurs systèmes et leurs processus administratifs respectent les exigences du PAD. Les clients PAD doivent :

- a) avoir un bon processus de communication avec toutes les parties s'occupant du transport de marchandises, y compris les importateurs, les expéditeurs, les courtiers en logistique, les services internes comme les douanes et les comptes créditeurs, de même qu'avec leur fournisseur de services de l'ASFC désigné (s'il y a lieu), pour s'assurer d'une déclaration exacte et complète à l'ASFC;
- b) s'assurer que l'on obtient pour le transporteur une caution d'au moins 25 000 \$;
- c) s'assurer que leurs systèmes administratifs appuient l'élimination du contrôle du fret par l'ASFC;
- d) s'assurer que le format des données est conforme aux spécifications de l'ASFC (UN/EDIFACT ou ANSI);
- e) procéder à des essais des systèmes avec l'ASFC avant de faire n'importe quelle transaction électronique;
- f) tenir à jour une liste des partenaires de la chaîne commerciale (PCC). **Les participants au PAD doivent tenir à jour ces listes électroniquement** ou produire la liste au moyen d'un fichier plat, s'ils ont plus de 25 PCC :
 - (i) les transporteurs doivent tenir à jour les listes des propriétaires-exploitants* qui transportent des expéditions PAD;
 - (ii) les transporteurs doivent tenir à jour les listes des terminaux-entrepôts que possède ou exploite le transporteur PAD;
 - (iii) les transporteurs doivent fournir des mises à jour, et ce mensuellement ou trimestriellement;
 - (iv) les transporteurs EDI participants (voir la section 2.7) doivent tenir ces listes par voie électronique seulement – les transporteurs EDI ne peuvent pas transmettre de mises à jour par fichier plat.

***Note :** Les mises à jour des listes des propriétaires-exploitants s'appliquent **seulement aux transporteurs routiers.**

- g) maintenir un degré élevé d'observation des programmes de l'ASFC.

1.5 CONSIDÉRATIONS CONCEPTUELLES

1.5.1 GÉNÉRALITÉS

1.5.1.1 Les importateurs peuvent choisir d'utiliser un processus de dédouanement simplifié pour les expéditions admissibles, transportées par des transporteurs PAD et – pour ce qui est du mode routier – déclarées par des chauffeurs inscrits. Cette option de dédouanement procure :

- a) plus de certitude à la frontière, ce qui donne davantage d'assurance que les marchandises ne seront pas retenues par l'ASFC;
- b) l'élimination des renseignements transactionnels provenant de l'importateur. Au lieu de cela, les importateurs seront soumis à un processus de demande exhaustif et fourniront à l'ASFC une liste à jour des fournisseurs aux États-Unis et Mexique et des destinataires des livraisons directes.

1.5.1.2 L'ASFC n'attribue pas de date de mainlevée aux expéditions au moment de l'importation. Cependant, les importateurs doivent indiquer une date de mainlevée sur tous les documents de déclaration en détail. Par conséquent, pour ce qui est des expéditions PAD, la date à laquelle les marchandises sont reçues matériellement par l'importateur, le propriétaire ou le destinataire de l'expédition directe est la date de mainlevée transmise à l'ASFC sur le document de déclaration en détail.

1.5.1.3 Les expéditions PAD ne feront pas l'objet d'une mainlevée à la frontière; elles seront plutôt « autorisées à livrer ». Comme c'est le cas pour les expéditions sous douane, les transporteurs PAD seront responsables du paiement des droits et des taxes sur les expéditions PAD si elles ne sont pas livrées à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire autorisé (voir la section 2.1). Pour cette raison, les transporteurs sont tenus d'obtenir et de conserver une preuve de livraison de toutes les expéditions PAD à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire autorisé.

1.5.1.4 Les transporteurs PAD doivent fournir à l'ASFC une liste à jour de leurs partenaires de la chaîne commerciale (c'est-à-dire les propriétaires exploitants* et les terminaux-entrepôts); cette liste doit être mise à jour mensuellement ou trimestriellement :

- a) si le participant PAD a plus de 25 partenaires de la chaîne commerciale, il est tenu de mettre à jour la liste électroniquement ou par fichier plat.
- b) si le participant PAD a moins de 25 partenaires de la chaîne commerciale, il peut en aviser le gestionnaire de l'observation PAD à l'ASFC par copie papier.
- c) **Les transporteurs EDI participants (voir la section 2.7) doivent mettre à jour la liste par voie électronique, peu importe le nombre de partenaires de la chaîne commerciale.**

***Note** : Les mises à jour de la liste des propriétaires exploitants ne s'appliquent qu'aux transporteurs routiers.

1.5.2 TOUS MODES

1.5.2.1 Si le transporteur PAD ne fournit pas électroniquement les renseignements sur le moyen de transport et le fret avant l'arrivée, il doit présenter des renseignements sous forme de code à barres* au moment de l'arrivée (voir la section 2.5).

Programme d'autocotisation des douanes

Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

***Note :** Une feuille d'introduction PAD est recommandée pour accélérer le dédouanement (voir le Mémoire D3-1-7 où figurent l'ordre exact des codes à barres ainsi que les exigences techniques applicables).

1.5.3 MODE ROUTIER

1.5.3.1 Les documents de contrôle du fret de l'ASFC peuvent être supprimés pour les expéditions PAD par mode routier. Toutefois, les chauffeurs doivent avoir en main, au moment de la déclaration, des documents commerciaux (p. ex. des connaissements) où figurent les renseignements suivants : une description générale des marchandises, le nom et l'adresse de l'endroit où elles ont été prises, la quantité, le poids et les nom et adresse du destinataire.

1.5.3.2 Les transporteurs routiers PAD peuvent choisir de transmettre par voie électronique les données sur le moyen de transport et le fret avant l'arrivée (voir la section 2.7). Les avantages de la transmission électronique de ces renseignements sont, notamment, une plus grande certitude à la frontière.

1.5.3.3 Les demandes de mainlevée connexes non-PAD, comme celles se trouvant dans le SEA, qui sont considérées comme non valides au moment de l'arrivée (par exemple, faute d'avoir été versées au dossier ou traitées) seront traitées comme une expédition sous douane, et le moyen de transport sera autorisé à se diriger sous douane jusqu'à un entrepôt autorisé.

1.5.3.4 La limitation, par les bureaux, du nombre de demandes SEA traitées à la ligne d'inspection primaire est éliminée.

1.5.3.5 Les renseignements devant être fournis avant l'arrivée et faisant partie de la série de données sur le fret et le moyen de transport sont obligatoires.

1.5.3.6 Au moment du rapport, une feuille d'introduction dotée d'un code à barres doit être présentée et faire référence au numéro unique de déclaration du moyen de transport qui a été transmis avant l'arrivée (voir le Mémoire D3-1-7 où figurent les exigences relatives au code à barres).

1.5.3.7 Le numéro de déclaration du moyen de transport correspond aux numéros de déclaration du fret (transmis sur le message relatif au moyen de transport) et élimine l'obligation de fournir des numéros SEA ou des numéros d'entreprise d'importateur PAD distincts au moment de la déclaration.

1.5.3.8 Si le transporteur PAD ne fournit pas électroniquement les renseignements sur les moyens de transport et le fret avant l'arrivée, il doit soumettre ces renseignements sous forme de code à barres au moment de l'arrivée. Une feuille d'introduction PAD est recommandée pour accélérer le dédouanement (voir le Mémoire D3-1-7 où figurent l'ordre recommandé du code à barres et les exigences techniques connexes).

1.5.4 AUTRES MODES - AÉRIEN, FERROVIAIRE ET MARITIME

1.5.4.1 Les autres modes exigent en général que les données soient transmises électroniquement avant l'arrivée.

1.5.4.2 Si, en tant que transporteur ferroviaire PAD, le participant PAD choisit de transmettre électroniquement avant l'arrivée les données sur le moyen de transport et le fret, la transmission doit être modifiée de manière à

Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

comprendre les éléments d'information qu'exige le PAD, c'est-à-dire le numéro d'entreprise (NE) de l'importateur et l'indicateur PAD (voir la section 2.6).

1.5.4.3 Si le transporteur PAD ne fournit pas électroniquement avant l'arrivée les renseignements sur le moyen de transport et sur le fret, il doit présenter ces renseignements sous forme de code à barres à l'arrivée (voir la section 2.5).

1.5.4.4 Vu l'uniformité qui doit exister dans tous les modes de transport, les documents de contrôle du fret ne seront pas exigés pour dédouaner une expédition PAD. Cependant, des documents commerciaux pourront être demandés périodiquement. Le transporteur PAD peut aussi utiliser le message d'arrivée du STAM (voir la section 2.8).

2.0 PROCESSUS DE DÉDOUANEMENT PAD

2.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES GÉNÉRALES

2.1.1 Toutes les marchandises commerciales admissibles qui entrent au Canada et qui sont dédouanées dans le cadre du PAD doivent être importées par un importateur PAD agréé et véhiculées par un transporteur PAD agréé utilisant un chauffeur inscrit.

2.1.2 En règle générale, les dédouanements PAD nécessitent trois éléments d'information sous forme de code à barres [le numéro d'entreprise (NE) d'importateur PAD, le code de transporteur PAD et le numéro PICSC du chauffeur]. Les éléments d'information relatifs au dédouanement PAD qui sont propres à chaque mode figurent dans la section relative au déroulement des opérations du mode en question.

2.1.3 On se sert de feuilles d'introduction normalisées pour présenter ces renseignements et ainsi faciliter le traitement et réduire les erreurs (voir le Mémoire D3-1-7, qui renferme de plus amples renseignements sur les exigences relatives au code à barres).

2.1.4 Les éléments d'information présentés sont vérifiés électroniquement à la ligne d'inspection primaire (LIP) dans le mode routier, ou à l'arrivée dans les autres modes. Une fois validés tous les éléments d'information présentés, le transporteur est autorisé à livrer l'expédition PAD.

2.1.5 Le transporteur PAD primaire est responsable des droits et des taxes à payer sur les expéditions PAD importées jusqu'à ce qu'elles soient reçues au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Le transporteur primaire doit obtenir et conserver une preuve de livraison afin d'établir une piste de vérification. La preuve de livraison sert de dédouanement et transfère la responsabilité de l'expédition du transporteur PAD à l'importateur PAD.

2.1.6 Les marchandises admissibles au dédouanement PAD sont actuellement définies comme les suivantes : les marchandises qui ont été expédiées directement des États-Unis ou du Mexique, lorsque ces marchandises n'exigent pas, en vertu d'une loi fédérale ou provinciale, un permis, une licence ou un autre document similaire à présenter au moment de la déclaration.

2.1.7 Les marchandises importées par un importateur PAD agréé ne peuvent pas être déclarées au moyen d'une option de service PAD si elles sont :

- a) une importation au Canada prohibée, contrôlée ou réglementée en vertu d'une loi fédérale ou provinciale, ou de règlements pris aux termes de toute loi qui prohibe, contrôle ou réglemente leur importation, à moins qu'une entente ait été conclue avec un autre ministère gouvernemental (AMG);
- b) assujetties aux règlements d'un autre ministère gouvernemental (AMG).

2.1.8 Les importateurs doivent indiquer à leur transporteur les expéditions ou les marchandises qui sont admissibles au dédouanement PAD.

2.2 SUPPORT PAPIER – MODE ROUTIER

2.2.1 GÉNÉRALITÉS

2.2.1.1 Un transporteur routier doit être approuvé par le PAD pour pouvoir participer au processus EDI – voir la section 2.7. Cependant, ce transporteur doit aussi être au courant des règles de traitement papier qui s'appliquent au mode routier avant de prendre part au processus EDI.

2.2.2 RÈGLES ADMINISTRATIVES

Pour plus de détails voir le Mémoire D3-1-7.

2.2.2.1 Les transporteurs PAD approuvés doivent déclarer les expéditions PAD au premier point d'entrée au Canada.

2.2.2.2 Pour l'option de service du dédouanement sur support papier du mode routier PAD (497), il faut fournir trois codes à barres au moment de la déclaration, soit :

- a) le numéro de la carte du Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC ou EXPRES),
- b) le code de transporteur PAD;
- c) le numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD.

2.2.2.3 Les chauffeurs doivent présenter leur carte du Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) au moment de la déclaration.

2.2.2.4 Lorsque plusieurs expéditions PAD sont destinées à un même importateur PAD, le numéro d'entreprise de l'importateur PAD n'est fourni qu'une seule fois.

2.2.2.5 Il est permis à un transporteur PAD de conclure un contrat avec un autre transporteur PAD pour transporter les marchandises PAD au Canada pour le compte du transporteur PAD primaire. Cependant, la responsabilité et les pistes de vérification relatives à l'expédition resteront avec le transporteur PAD primaire. La déclaration des marchandises à l'ASFC doit indiquer le ou les chauffeurs inscrits, le code du transporteur PAD, l'importateur PAD et le code du transporteur PAD secondaire.

2.2.2.6 Lorsqu'un transporteur PAD secondaire fait la déclaration en recourant à l'option de service sur support papier du mode routier PAD (497) pour le compte d'un autre transporteur PAD, le code du transporteur PAD primaire et le code de transporteur PAD secondaire doivent tous les deux être présentés sous forme de code à barres.

2.2.2.7 Le transporteur PAD doit signaler au gestionnaire de l'observation à l'ASFC toute expédition PAD que l'importateur PAD ou le destinataire n'a pas reçue dans les 40 jours. Conformément au Mémoire D3-1-1, le transporteur doit établir la disposition définitive des marchandises dans les 30 jours suivants, p. ex. livraison, exportation, paiement des droits et des taxes, etc.

Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

2.2.2.8 Il n'est pas nécessaire de fournir à l'ASFC des documents de contrôle du fret pour les expéditions PAD; cependant, les chauffeurs doivent remettre, sur demande, les documents commerciaux applicables (comme les connaissements).

2.2.2.9 Dans le contexte du PAD, un propriétaire-exploitant est toute personne qui possède son propre équipement ou tout exploitant d'un parc de véhicules (c.-à-d. le propriétaire de multiples véhicules qui s'engage, par entente contractuelle, à réserver l'équipement pour les activités d'un autre transporteur). Les transporteurs PAD agréés doivent fournir à l'ASFC une liste des propriétaires-exploitants avec lesquels ils font affaire. Il doit y avoir une copie de l'entente contractuelle entre le transporteur et le propriétaire-exploitant dans la cabine de chaque camion que le propriétaire-exploitant a mis à la disposition du transporteur PAD agréé. L'entente contractuelle doit être présentée aux douanes sur demande.

2.2.3 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS

2.2.3.1 Lorsque le camion franchit la frontière canadienne et arrive à la ligne d'inspection primaire (LIP), le chauffeur doit fournir des éléments d'information sous forme de code à barres* (voir les caractéristiques du code à barres dans le Mémoire D3-1-7), à savoir :

- a) trois éléments d'information obligatoires :
 - (i) une carte valide du Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC ou EXPRES)
 - (ii) le code de transporteur PAD
 - (iii) le numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD.

En plus des trois éléments d'information obligatoires, il faut :

- b) un élément d'information conditionnel :
 - (iv) le code de transporteur PAD secondaire;
- c) deux éléments d'information facultatifs :
 - (v) le code d'option de service PAD (00497 – cinq chiffres commençant par des zéros exigés sur le code à barres);
 - (vi) le numéro du document de transport.

***Note :** Il est recommandé d'utiliser une feuille d'introduction PAD pour accélérer le dédouanement (voir, dans le Mémoire D3-1-7, l'ordre recommandé du code à barres et les exigences techniques applicables).

2.2.3.2 À la LIP, l'agent de l'ASFC introduit les données présentées dans le Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC) et prend une décision : autoriser la livraison ou faire un renvoi.

2.2.3.3 Lorsqu'il y a autorisation de livraison de l'expédition PAD, un message du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) est produit seulement dans les cas où le numéro de document de transport ou le numéro de contrôle du fret facultatif est fourni.

Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

2.2.3.4 Les exigences relatives au **numéro de document de transport** et au **numéro de contrôle du fret** sont les mêmes : **jusqu'à 25 caractères**, les **quatre premiers chiffres étant le code de transporteur, qui est un code unique valable pendant trois ans** (voir le DEP PAD annexe B – Configurations de message EDI et tableaux des codes : « Glossaire des éléments d'information pour l'EDI PAD – Arrivée »).

Note : Le système impose automatiquement une pénalité au transporteur PAD si une expédition PAD est présentée par un chauffeur qui n'est pas un participant admissible au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial.

2.3 MODE ROUTIER - MESSAGERIES

2.3.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES

2.3.1.1 Les exigences s'appliquent au mode routier, y compris les expéditions aériennes qui traversent la frontière en camion. Les services routiers de messageries PAD peuvent choisir de présenter les dédouanements PAD de la manière indiquée à la section 2.2 intitulée « Support papier – mode routier ».

2.3.1.2 Le service de messageries ne déclare pas en détail les expéditions destinées à un importateur PAD, à moins qu'il agisse, pour ces expéditions, comme fournisseur de service pour le compte de l'importateur PAD. Sinon, c'est l'importateur PAD qui déclarera en détail toutes les expéditions reçues.

2.3.1.3 Pour ce qui est des expéditions PAD, le service de messageries doit obtenir et conserver une preuve de livraison à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire aux fins de vérification de l'observation par l'ASFC.

2.3.1.4 Les chauffeurs du service de messageries entrant au Canada doivent être inscrits, au cas où le mode de transport contient des expéditions PAD.

2.3.1.5 Lorsqu'un examen a été exigé par l'ASFC, l'ASFC peut examiner une expédition ou un camion en particulier à la frontière et/ou à destination, selon le type d'examen requis (p. ex. une vérification anticontrebande ou une vérification de l'observation). Le service de messageries identifie et retient les expéditions PAD choisies en vue d'un examen et d'une inspection de l'ASFC dans une installation agréée par l'ASFC.

2.3.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS

Pour les déroulements des opérations, voir la section 2.2.3.

2.3.2.1 Les procédures actuellement en vigueur concernant la mainlevée et l'examen des expéditions, relativement au programme des messageries – EFV, demeurent inchangées.

2.3.2.2 Pour toutes les expéditions PAD dont la livraison est autorisée, le service de messageries doit obtenir et conserver une preuve de livraison à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire, conformément aux exigences du PAD qui s'appliquent aux transporteurs.

2.3.2.3 Le service de messageries ne déclare pas en détail les expéditions destinées à un importateur PAD, à moins qu'il agisse, pour ces expéditions, comme fournisseur de service pour le compte de l'importateur PAD. Sinon, c'est l'importateur PAD qui déclarera en détail toutes les expéditions reçues.

Note : Une pénalité sera imposée au transporteur si une expédition PAD est présentée par un chauffeur qui n'est pas inscrit ou qui n'est pas en règle.

2.4 MODE AÉRIEN

2.4.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES

2.4.1.1 Les transporteurs PAD qui agissent comme services de messageries aériens peuvent choisir d'utiliser le processus de dédouanement PAD décrit aux sections 2.5 « Autres modes » et 2.8 « Arrivée EDI ».

2.4.1.2 Le service de messageries ne déclarera en détail **aucune** expédition destinée à un importateur PAD, à moins qu'il agisse, pour ces expéditions, comme fournisseur de services pour le compte de l'importateur PAD. Sinon, c'est l'importateur PAD qui déclarera en détail toutes les expéditions reçues.

2.4.1.3 Pour ce qui est des expéditions PAD, le service de messageries doit obtenir et conserver une preuve de livraison à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire aux fins de la vérification de l'observation par l'ASFC.

2.4.1.4 Lorsque l'ASFC a déterminé qu'un examen est nécessaire, elle examinera l'expédition ou les expéditions en question à l'aéroport de destination.

2.4.1.5 Le service de messageries identifiera et retiendra les expéditions PAD choisies en vue d'un examen et d'une inspection de l'ASFC dans une installation agréée par l'ASFC.

2.4.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS

2.4.2.1 Les procédures actuellement en vigueur concernant la mainlevée et l'examen des expéditions, relativement au programme des messageries/EFV, demeurent inchangées.

2.4.2.2 Pour toutes les expéditions PAD dont la livraison est autorisée, le service de messageries doit obtenir et conserver une preuve de livraison à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire, conformément aux exigences du PAD qui s'appliquent aux transporteurs.

2.4.2.3 Le service de messageries ne déclare pas en détail les expéditions destinées à un importateur PAD, à moins qu'il agisse, pour ces expéditions, comme fournisseur de service pour le compte de l'importateur PAD. Sinon, c'est l'importateur PAD qui déclarera en détail toutes les expéditions reçues.

2.5 AUTRES MODES – AÉRIEN, FERROVIAIRE ET MARITIME (SUR PAPIER)

2.5.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES

Voir la section 2.1, « Règles administratives générales ».

2.5.1.1 Cette option de service (521) est utilisée dans les modes aérien, ferroviaire et maritime lorsque :

- a) les marchandises sont admissibles au PAD,
- b) l'expédition n'est pas déclarée par EDI avant son arrivée au Canada.

2.5.1.2 Les participants PAD qui désirent obtenir une autorisation de livraison dans le cadre de cette option de service doivent présenter les éléments d'information PAD sous forme de code à barres à l'arrivée au Canada.

2.5.1.3 Au lieu d'utiliser cette option de service, les participants peuvent transmettre le nouveau message d'arrivée PAD après l'arrivée au Canada (voir la section 2.8).

2.5.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS

2.5.2.1 Les exigences actuelles de déclaration demeurent les mêmes que pour les expéditions non-PAD dans les modes aérien, maritime et ferroviaire lorsque vient le temps de dédouaner une expédition PAD, sauf que (voir les exigences du dédouanement des expéditions PAD propres aux divers modes dans le Mémoire D3-1-7) les éléments d'information** ci-dessous, présentés sous forme de code à barres, sont requis :

a) deux éléments d'information obligatoires :

- (i) le numéro de document de transport, qui inclut le code de transporteur PAD obligatoire;
- (ii) le numéro d'entreprise de l'importateur PAD;

b) un élément d'information facultatif :

- (iii) le code d'option de service PAD (00521 – cinq chiffres commençant pas des zéros, sur le code à barres).

****Note :** Une feuille d'introduction PAD revêtue de codes à barres est recommandée pour accélérer le dédouanement (voir l'ordre recommandé du code à barres et les exigences techniques connexes dans le Mémoire D3-1-7).

2.5.2.2 Vu l'uniformité qui doit exister dans les modes de transport, les documents de contrôle du fret ne sont pas nécessaires au dédouanement d'une expédition PAD.

2.5.2.3 L'agent de l'ASFC introduit les données présentées dans le SSMAEC et prend la décision d'autoriser les livraisons ou de faire un renvoi.

2.5.2.4 Lorsque la livraison de l'expédition PAD est autorisée, un message peut-être produit dans le STAM.

2.6 FRET FERROVIAIRE - EDI

2.6.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES

Voir la section 2.1, « Règles administratives générales ».

2.6.1.1 Les transporteurs ferroviaires qui transmettent électroniquement les renseignements sur le moyen de transport et le fret pour le PAD doivent utiliser cette option (présentée dans le SSMAC sous la forme du code d'option de service 505).

2.6.1.2 Afin de réduire les frais liés à la mise en œuvre du PAD, les formats d'enregistrement existants sont utilisés avec deux modifications (voir l'annexe B : « Configuration des messages pour le fret ferroviaire ») :

- a) Dans le cas des marchandises non admissibles au PAD qui sont destinées à l'industrie automobile :
 - (i) dans le segment **N103**, le code **ZZ** continue à identifier, dans la zone de **qualificatif du code ID**, les marchandises non admissibles au PAD destinées à l'industrie automobile;
 - (ii) dans le segment **N104**, les codes actuels de l'industrie automobile continuent à identifier, dans la zone du code ID, les pièces de production ou d'entretien de véhicules automobiles ou les véhicules complets non admissibles au PAD.

- b) Quant aux marchandises admissibles PAD :
 - (i) dans le segment **N103**, le code **M5** continue à servir à identifier, dans la zone de **qualificatif du code ID**, les marchandises admissibles PAD;
 - (ii) dans le segment **N104**, **un numéro d'entreprise (NE) d'importateur valide de l'ASFC (15 caractères)** sert à identifier, dans la zone du **code ID**, l'importateur PAD pour les marchandises admissibles PAD.

2.6.1.3 Les transporteurs ferroviaires doivent modifier le processus actuel de déclaration pour les participants PAD, y compris ceux de l'industrie automobile. Avec la mise en œuvre du PAD, seules les expéditions de l'industrie automobile qui **ne sont pas** originaires des États-Unis continuent d'être déclarées en tant que pièces de production ou d'entretien de véhicules automobiles ou en tant que véhicules complets. Toutes les expéditions de l'industrie automobile originaires des États-Unis (à l'exclusion de celles qui sont en transit) sont maintenant déclarées en tant que marchandises PAD à l'aide du code M5 dans la zone de qualificatif du code ID du segment N103, comme il est mentionné ci-dessus.

2.6.1.4 Si les éléments d'information PAD ne sont pas disponibles au moment de la transmission du fret, les transporteurs ferroviaires peuvent utiliser le nouveau message d'arrivée PAD pour fournir les éléments d'information PAD (voir la section 2.8).

2.6.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS

2.6.2.1 Le déroulement actuel des opérations touchant les expéditions de l'industrie automobile (pièces de production ou d'entretien ou véhicules complets) n'a pas été modifié par la mise en œuvre du PAD.

2.7 MODE ROUTIER – EDI : FRET ET MOYEN DE TRANSPORT

2.7.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES

2.7.1.1 Les éléments d'information applicables qui se rapportent aux transactions EDI relatives au moyen de transport et au fret dans le mode routier figurent à l'annexe B :

- a) « Glossaire des éléments d'information de la déclaration du fret routier A8A » (option de service 539);
- b) « Glossaire des éléments d'information de la déclaration A9 du moyen de transport routier » (option de service 547).

Les glossaires définissent les éléments d'information et énoncent les règles et les conditions connexes.

2.7.1.2 La transmission des déclarations du moyen de transport et du fret par EDI doit être reçue et traitée avant l'arrivée (c.-à-d. reçue par l'ASFC au moins **une heure** avant l'arrivée au premier point d'entrée).

2.7.1.3 Les messages doivent comporter tous les éléments d'information indiqués pour cette option de service.

2.7.1.4 Le format de transmission à utiliser est ANSI X12 v4010.

2.7.1.5 Les déclarations du moyen de transport et du fret routiers EDI peuvent être présentées jusqu'à **30 jours** avant l'arrivée. Si le fret n'est pas utilisé après 30 jours, les données connexes devront être présentées de nouveau ou être annulées par le transporteur.

2.7.1.6 Le numéro de déclaration du moyen de transport, qui figure sur la déclaration du moyen de transport avant l'arrivée, doit être fourni à l'agent de l'ASFC à la ligne d'inspection primaire (LIP) sous forme de code à barres, au premier point d'arrivée.

2.7.1.7 Lorsqu'un transporteur PAD secondaire fait une déclaration au moyen de l'option de service du moyen de transport routier EDI (547) au nom d'un autre transporteur PAD, le code de transporteur PAD secondaire doit être présenté sous forme de code à barres.

2.7.1.8 Une déclaration du moyen de transport est rejetée si toute déclaration de fret connexe renferme des écarts.

2.7.1.9 Le point d'entrée (PDE) est celui où le fret entre physiquement au Canada, et il s'agit du « bureau de déclaration ». Le transporteur peut utiliser n'importe quel point d'entrée automatisé. Tous les types de fret (539) se trouvant à bord d'un moyen de transport (547) doivent correspondre au point d'entrée.

2.7.1.10 Le « bureau de destination » est le point où le fret est censé être dédouané. Le bureau de déclaration et le bureau de destination, dans le cas de la déclaration du fret, doivent être les mêmes à moins que le fret

Programme d'autocotisation des douanes Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

représente un mouvement sous douane planifié. Le code de sous-emplacement est l'emplacement de l'entrepôt au Canada auquel le fret est destiné sous forme de fret sous douane planifié, ou si le fret n'a pas été dédouané à la frontière.

2.7.1.11 Dans les cas où le transporteur déclare le fret au moyen de l'option de service du mode routier EDI et ne reçoit pas les demandes de dédouanement connexes prévues (comme un message d'acceptation de la déclaration, indiquant qu'un SEA a été soumis à l'ASFC), le transporteur doit s'assurer que le bureau de destination correspond au sous-emplacement de l'entrepôt, et ce, au moins une heure avant l'arrivée. Lorsque le chauffeur fait la déclaration à l'ASFC au moment de l'arrivée, le fret sera traité comme une expédition sous douane, et le moyen de transport sera autorisé à se rendre à l'entrepôt d'attente valide qui est déclaré pour le fret EDI.

2.7.1.12 L'expectative associée au fait que les transporteurs EDI déclarent le fret électroniquement est que le dédouanement se fait au premier point d'arrivée. Cependant, lorsque le dédouanement prévu a lieu au-delà du premier point d'arrivée, le bureau de destination et le code d'entrepôt associés au point de dédouanement doivent être associés dans les données transmises. L'entrepôt sera tenu de signaler électroniquement l'arrivée du fret au moment de la réception de ce dernier à l'entrepôt de façon à ce qu'une demande de dédouanement appropriée puisse être présentée. Après que l'ASFC a dédouané l'expédition, le transporteur recevra un message du STAM.

2.7.1.13 Un maximum de 999 numéros de déclaration de fret peuvent être utilisés pour chaque déclaration de moyen de transport transmise.

2.7.1.14 Le numéro du fret et le numéro du moyen de transport ne peuvent pas être les mêmes. Les quatre premiers chiffres du numéro du fret et du moyen de transport doivent être approuvés PAD qui est attribué par l'ASFC.

2.7.1.15 Fonctions d'addition, de modification et de suppression :

- a) Une fonction **addition** sert à la première présentation (originale) de toutes données, qu'il s'agisse d'une déclaration de fret ou d'une déclaration de moyen de transport. Plusieurs enregistrements peuvent être ajoutés en même temps. Toutefois, les déclarations de fret ne doivent pas être mélangées avec les déclarations de moyen de transport dans le même groupe fonctionnel. Une déclaration de fret doit exister dans le fichier de l'ASFC et avoir subi toutes les mises en forme avant que la déclaration de moyen de transport ne soit ajoutée à l'égard d'un mouvement de fret routier donné. Un numéro de référence unique doit servir à identifier toute addition.
- b) Une **modification** entraîne la transmission d'un enregistrement tout à fait nouveau (tous les éléments d'information applicables) qui remplacera l'enregistrement original au complet. En règle générale, le transporteur routier est tenu de transmettre une modification pour mettre à jour la déclaration courante de moyen de transport ou de fret lorsqu'un des éléments d'information dans la déclaration présentée à l'ASFC subit un changement. Des éléments d'information distincts ne doivent pas être transmis séparément. Des modifications peuvent être apportées n'importe quand avant l'arrivée au bureau de déclaration, après le traitement de l'addition (originale). Une modification d'enregistrement ne doit **pas** être envoyée en même temps qu'une addition à celui-ci.
- c) Une fonction de **suppression** sert à éliminer intégralement des enregistrements ou groupes d'enregistrements. Si des éléments d'information particuliers ou des boucles particulières de segment

Programme d'autocotisation des douanes Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

doivent être éliminés, ils doivent être traités en tant que changements. La suppression peut se faire n'importe quand avant l'arrivée au bureau de déclaration, après le traitement de l'addition. Une suppression d'enregistrement ne doit pas être envoyée dans la même transaction qu'une addition pour le même enregistrement.

2.7.1.16 **Les modifications ou les suppressions après l'arrivée dans les déclarations de moyen de transport ou de fret ne peuvent pas être faites par EDI.** Toute modification après l'arrivée dans les déclarations de moyen de transport ou de fret doit être transmise sur papier au bureau de destination. Un message d'erreur sera renvoyé si l'on tente d'effectuer des modifications EDI après l'arrivée.

2.7.1.17 Il faut utiliser le numéro original de contrôle du fret ou de déclaration du moyen de transport lorsque l'on soumet une modification ou une suppression.

2.7.1.18 Il est recommandé de ne pas envoyer dans le même lot les modifications multiples apportées au même champ qui se rapporte au même fret, car elles ne sont pas lues dans l'ordre.

2.7.1.19 Un numéro de fret peut être réutilisé, à la condition que le même numéro ne soit pas répété durant une période de trois ans. Dans le même ordre d'idées, si le fret a été annulé avant d'associer la 539 à une 547, un transporteur peut réutiliser le même numéro du fret.

2.7.1.20 Un manifeste sur papier n'est pas exigé lorsque le transporteur EDI déclare électroniquement du fret qui est lié à un numéro de moyen de transport. Cependant, les manifestes sur papier qui représentent du fret EDI peuvent servir à déclarer un excédent, ou en cas de panne de système.

2.7.1.21 Les déclarations de fret effectuées en partie par EDI et en partie sur support papier pour un seul moyen de transport **ne** sont **pas** acceptées à la LIP.

2.7.1.22 Les enregistrements de fret qui accompagnent un moyen de transport électronique doivent correspondre à un manifeste en douane, une expédition PAD ou être liés à une demande de dédouanement. Les marchandises soumises à des conditions d'admissibilité (c'est-à-dire prohibées, contrôlées et ou à inspecter) ne seront **pas** autorisées à être déplacées sous douane avant que les conditions aient été remplies.

2.7.1.23 Tout enregistrement de fret lié à un moyen de transport électronique après l'arrivée peut être « délié » du moyen de transport par l'ASFC s'il est nécessaire de détenir le fret à son arrivée au Canada.

2.7.1.24 Une fois que le fret a été lié à un moyen de transport, les données relatives au fret peuvent être mises à jour et reçues par l'ASFC au moins **une heure** avant l'arrivée au premier point d'entrée. Si l'on ajoute du nouveau fret ou si du fret existant est supprimé, les données relatives au moyen de transport doivent refléter ces modifications.

2.7.2 DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS

2.7.2.1 Le Système de fret routier EDI permet aux transporteurs routiers de transmettre les données de la déclaration de fret et celles de la déclaration de moyen de transport à l'ASFC électroniquement plutôt que sur papier. Lorsqu'il y a transmission électronique :

- 1) le transporteur compile des données concernant les expéditions à venir;

Programme d'autocotisation des douanes Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

- 2) pour chaque expédition dont la destination se trouve au Canada et que le transporteur choisit de déclarer à l'ASFC par EDI, le transporteur prépare une déclaration de fret renfermant les données requises sur le fret (voir le DEP PAD annexe B — configurations de message EDI et tableaux des codes : « Glossaire des éléments d'information de la déclaration de fret routier EDI »).
- 3) Le transporteur transmet la déclaration de fret électroniquement et identifie des dédouanements PAD.
- 4) L'ASFC accuse réception de la déclaration de fret par un message **d'acceptation** ou de **rejet** :
 - a) si la déclaration de fret contient une ou des erreurs de traduction, de mise en forme ou de vérification, un message d'erreur est envoyé au transporteur pour qu'il fasse la correction voulue; le transporteur corrige l'erreur ou les erreurs et transmet de nouveau la déclaration de fret à l'ASFC, et le message d'acceptation est retransmis au transporteur;
 - b) si la déclaration de fret ne renferme aucune erreur, l'ASFC envoie un accusé de réception au transporteur.
- 5) Lorsque le moyen de transport est attribué, le transporteur transmet la déclaration de moyen de transport comprenant les éléments d'information requis sur le moyen de transport (voir l'annexe B), y compris :
 - a) un numéro de déclaration de moyen de transport (numéro de voyage), qui se compose du code de transporteur à quatre chiffres et d'un numéro de voyage unique attribué par le transporteur;
 - b) un numéro de déclaration de fret (numéro de contrôle du fret ou numéro de document de transport) qui est composé du code de transporteur à quatre chiffres et d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur, pour chaque expédition chargée dans le moyen de transport.

Le numéro de déclaration du moyen de transport ne peut pas être le même que le numéro de déclaration du fret.

- 6) L'ASFC accuse réception de la déclaration de fret par un message d'acceptation ou de rejet :
 - a) si la déclaration du moyen de transport contient une ou des erreurs de traduction, de mise en forme ou de vérification, un message d'erreur est envoyé au transporteur pour qu'il fasse la correction voulue; le transporteur corrige l'erreur ou les erreurs et transmet de nouveau la déclaration de fret à l'ASFC, et le message d'acceptation est retransmis au transporteur;
 - b) si la déclaration du moyen de transport ne renferme aucune erreur, l'ASFC envoie un accusé de réception au transporteur.

Note : Le fret EDI est considéré comme « DÉCLARÉ » lorsqu'il est lié au numéro du moyen de transport.

- 7) Lorsque le camion franchit la frontière canadienne et arrive à la ligne d'inspection primaire (LIP), le chauffeur doit fournir les éléments d'information* sous forme de code à barres (voir les caractéristiques du code à barres dans le Mémoire D3-1-7), à savoir :
 - a) deux éléments d'information **obligatoires** :

Programme d'autocotisation des douanes

Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

- (i) le code d'option de service (00547 – cinq chiffres commençant par des zéros sur le code à barres);
- (ii) le numéro de déclaration du moyen de transport.

En plus des éléments d'information obligatoires :

b) deux éléments d'information **conditionnels** :

- (i) une carte valide du PICSC (exigée si des marchandises PAD se trouvent à bord);
- (ii) un code de transporteur PAD secondaire.

***Note :** Une feuille d'introduction EDI dans le mode routier est recommandée pour accélérer le dédouanement (voir l'ordre recommandé du code à barres et les exigences techniques connexes dans le Mémoire D3-1-7).

- 8) À la LIP, l'agent de l'ASFC introduit les données présentées dans le SSMAEC.
- 9) Le STAM transmet un message de réponse des douanes (REPDOU) aux participants à ce système. Le message STAM est lié au numéro de contrôle du fret ou au numéro de document de transport ainsi qu'à un numéro de transaction lorsqu'il existe une demande de mainlevée connexe, comme suit :
- a) Expéditions PAD :
 - (i) Lorsqu'une décision autorisant la livraison est introduite, le message REPDOU « Autorisé à livrer » est transmis.
 - b) Expéditions SEA :
 - (i) S'il y a une recommandation de mainlevée dans le fichier et si une décision d'accorder la mainlevée est retenue, le message REPDOU « Mainlevée des marchandises » est transmis.
 - (ii) S'il y a une décision de renvoi ou de rejet dans le dossier, le moyen de transport sera automatiquement renvoyé vers le bureau d'arrivée pour un traitement plus poussé.
 - (iii) Dans les cas où le numéro de contrôle du fret n'est pas assorti d'une demande de mainlevée (« SEA échoué »), et que le transporteur ne reçoit pas les demandes de mainlevée connexes (attendues). Dans les cas où le transporteur déclare le fret au moyen de l'option de service du mode routier EDI et ne reçoit pas les demandes de dédouanement connexes prévues (comme un message d'acceptation de la déclaration, indiquant qu'un SEA a été soumis à l'ASFC), le transporteur doit s'assurer que le bureau de destination correspond au sous-emplacement de l'entrepôt, et ce, au moins une heure avant l'arrivée. Lorsque le chauffeur fait la déclaration à l'ASFC au moment de l'arrivée, le fret sera traité comme une expédition sous douane, et le moyen de transport sera autorisé à se rendre à l'entrepôt d'attente valide qui est déclaré pour le fret EDI.
 - (iv) Si un SEA est présenté par le courtier et traité par l'ASFC dans le délai d'une heure qui précède l'arrivée, mais après que le transporteur a effectué le changement au bureau de destination, le transporteur ne sera pas tenu de prendre d'autres mesures. Le SEA sera alors traité au premier point d'arrivée.

Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

Note : Le bureau de destination transmis doit correspondre au bureau de mainlevée indiqué sur la demande de mainlevée (p. ex. : SEA/MDM).

- (v) Si un examen est requis, il sera effectué au bureau d'arrivée. Si le SSMAEC est mis à jour par une décision de mainlevée après l'examen, le message REPDOU « Mainlevée des marchandises » est transmis.

c) Expéditions sous douane :

- (i) Lorsqu'une expédition sous douane arrive au bureau de destination, les participants au STAM capables d'attester l'arrivée peuvent transmettre un message d'attestation d'arrivée à l'ASFC. Le message REPDOU applicable de mainlevée, d'examen requis ou d'erreur est alors envoyé au participant qui est à l'origine de l'attestation.

Note : Les règles en vigueur qui régissent les arrivées EDI s'appliquent (c'est-à-dire que le bureau de mainlevée doit être le bureau indiqué sur le message d'arrivée). L'exploitant de l'entrepôt peut aussi avoir à effectuer des vérifications additionnelles au sujet du statut du fret. Pour plus de renseignements voir le DEP SSMAEC EDI et le DEP STAM.

2.7.2.2 Consulter le Mémoire D3-1-7 pour les scénarios exceptionnels suivants : manquants, excédents, nouveaux manifestes, déroutements, expéditions en transit, acheminement vers une tierce partie, et exceptions connexes se rapportant spécifiquement au fret PAD.

2.7.2.3 **Note sur les arrivées EDI :** Lorsqu'une arrivée EDI est transmise par erreur (c'est-à-dire que l'expéditeur reconnaît avoir transmis par erreur une arrivée), l'expéditeur de l'arrivée EDI doit aviser l'ASFC sur-le-champ, au bureau de destination, que le fret a été déclaré arrivé par erreur.

2.8 ARRIVÉE « 931 » EDI (OS 513)

2.8.1 Dans les modes de dédouanement autres que le dédouanement routier PAD à la frontière, il existe une autre façon d'effectuer le dédouanement PAD – l'envoi d'un message d'arrivée EDI. Par exemple, il existe deux options de dédouanement PAD en d'autres modes :

- a) dès l'arrivée au Canada, présenter à l'ASFC le code à barres PAD (comme il est indiqué à la section 2.5);
- b) utiliser le message d'arrivée EDI du STAM, à la fois pour présenter la demande de dédouanement PAD et pour déclarer l'expédition « arrivée » par EDI.

2.8.2 Ce message n'est disponible que dans la version 99.B « Arrivée » de l'UN/EDIFACT du Rapport des douanes (RADOU).

2.8.3 Le message d'arrivée du STAM inclut ce qui suit :

- a) numéro d'entreprise de l'importateur PAD
- b) numéro de contrôle du fret (y compris le code de transporteur PAD)
- c) le bureau de dédouanement
- d) le bureau de l'entrepôt

2.8.4 Parfois, la demande est choisie par échantillonnage et un exemplaire du connaissement ou du manifeste peut être exigé avant d'autoriser la livraison de l'expédition. Sinon, un message d'autorisation de la livraison sera renvoyé.

2.8.5 Le message de réponse du STAM utilise les codes de réponse/erreur à trois chiffres qui figurent à l'annexe B, c'est-à-dire « Tableau n° 1 – codes de réponse/erreur EDI ». Pour plus de renseignements voir aussi les configurations des messages « Arrivée ».

2.9 MESSAGES DU STAM

2.9.1 À l'arrivée d'une expédition PAD, le Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) transmet aux participants au STAM un message de réponse des douanes (REPDOU).

2.9.2 Pour que le message du STAM soit transmis avec succès, le bureau de destination du fret 539, indiqué comme lieu d'arrivée, doit correspondre au bureau de dédouanement transmis par l'importateur ou son représentant agréé (p. ex., SEA).

2.9.3 Le message sera associé au numéro de contrôle du fret ou du document de transport de l'expédition PAD, s'il est indiqué, et se lira comme suit :

- a) Si le fret n'est pas choisi en vue d'un examen, le message REPDOU « Autorisé à livrer » est envoyé (p. ex. GIS + 23).
- b) Si le fret est renvoyé en vue d'un examen, le message REPDOU « Marchandises requises pour examen – renvoyées » est transmis (p. ex. GIS + 5).

3.0 MISES À JOUR DES PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE (PCC)

3.1 TENUE À JOUR DES PROFILS – PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS ET TERMINAUX - ENTREPÔTS

3.1.1 Les transporteurs PAD sont tenus de fournir à l'ASFC un profil des propriétaires-exploitants qui transporteront des marchandises PAD, de même qu'une liste des terminaux-entrepôts avec lesquels ils font affaire au Canada et aux États-Unis.

3.1.2 Les transporteurs doivent fournir la liste initiale des partenaires faisant partie de leur chaîne commerciale (PCC) au cours du processus de demande d'inscription au PAD. Pour plus d'instructions, voir l'annexe D.

3.1.3 Comme il est indiqué dans le Mémoire D3-1-7, les transporteurs PAD doivent fournir à l'ASFC :

- a) une liste à jour des terminaux-entrepôts, aux États-Unis et au Canada, qui leur appartiennent ou qu'ils utilisent et où du fret international dont la destination est le Canada est transféré avant d'être livré au destinataire, y compris les entrepôts d'attente agréés par l'ASFC et les terminaux (p. ex. les installations de rupture de charge) qui leur appartiennent et où les expéditions PAD seront examinées par l'ASFC ou seront transférées pour livraison (tous les modes de transport); et
- b) une liste à jour des propriétaires-exploitants qu'ils utilisent dans le processus de dédouanement PAD. La définition du propriétaire-exploitant, dans le contexte du PAD, est toute personne qui possède son propre équipement ou tout exploitant d'un parc de véhicules (c.-à-d. un propriétaire de multiples véhicules qui s'engage, par entente contractuelle, à réserver l'équipement pour les activités d'un autre transporteur.

Note : Les mises à jour de la liste des propriétaires-exploitants doivent être fournies uniquement par les transporteurs routiers PAD.

3.1.4 Après avoir été approuvés par le PAD, les transporteurs sont tenus de fournir à l'ASFC une mise à jour mensuelle ou trimestrielle de leurs listes de :

- a) propriétaires-exploitants (avec lesquels ils ont conclu une entente pour livrer des marchandises PAD au Canada);
- b) terminaux-entrepôts (avec lesquels ils feront affaire lorsqu'ils expédieront du fret admissible au PAD.

3.1.5 Les mises à jour sont faites sous deux formes distinctes.

- a) Les transporteurs EDI PAD doivent transmettre les ajouts et les suppressions à leurs listes de propriétaires-exploitants et de terminaux-entrepôts en utilisant la configuration de messages EDI appropriée (voir l'annexe B : « Mises à jour des propriétaires-exploitants et des terminaux-entrepôts qui sont des partenaires de la chaîne commerciale »).
- b) Les autres transporteurs utilisent la même méthode que celle qui sert à créer le dossier original lors du processus de demande initial – si vous avez besoin d'aide, communiquez avec votre gestionnaire de l'observation PAD.

3.2 RÈGLES ADMINISTRATIVES GÉNÉRALES

3.2.1 Les règles suivantes s'appliquent à tous les types de partenaires de la chaîne commerciale (c'est-à-dire, les propriétaires-exploitants et les terminaux-entrepôts) :

- (a) Tout changement apporté au statut d'un propriétaire-exploitant ou d'un terminal-entrepôt avec lequel une entente a été conclue doit être indiqué à l'ASFC. Cela inclut les additions, les modifications et les suppressions.
- b) S'il fait affaire avec un propriétaire-exploitant qui n'est pas inscrit dans son profil, le participant au PAD peut perdre l'avantage qu'offre le processus de dédouanement PAD simplifié. Dans ce cas, le chauffeur doit être prêt à présenter une copie du contrat conclu avec le propriétaire-exploitant.

Note : Il est contraire aux exigences du PAD de ne pas tenir à jour la liste des PCC. Le participant au PAD s'expose à des pénalités et à des sanctions. Le Mémoire D3-1-7 comporte de plus amples détails sur les infractions au PAD.

3.2.2 Transmission par voie électronique conformément au premier format de mise à jour (c'est-à-dire, paragraphe 3.1.5a) – obligatoire pour les transporteurs EDI) :

- a) Chaque addition ou suppression d'un partenaire de la chaîne commerciale du participant au PAD donnera lieu à un message d'accusé de réception ou de rejet de l'ASFC.
- b) Les données contenant des erreurs seront rejetées et renvoyées au participant au PAD.
- c) Les messages doivent inclure tous les éléments d'information obligatoires qui sont indiqués à l'annexe B : « Mises à jour des propriétaires-exploitants et des terminaux-entrepôts qui sont des partenaires de la chaîne commerciale ».
- d) Une **addition** sert à transmettre le nom d'un partenaire de la chaîne commerciale. Il est possible d'ajouter de multiples enregistrements à la fois.
- e) Une **suppression** sert à éliminer intégralement un partenaire de la chaîne commerciale. La *suppression* d'un enregistrement ne doit pas être transmise en même temps qu'une *addition* pour le même propriétaire-exploitant ou le même terminal-entrepôt.
- f) Pour **modifier*** des renseignements dans le fichier au sujet d'un partenaire de la chaîne commerciale, comme un nom ou une adresse, il faut d'abord transmettre une *suppression* pour l'enregistrement existant, puis l'*addition* d'un nouvel enregistrement, dans le cadre d'une transmission distincte.

***Note :** Il n'existe pas de fonction de **modification** distincte.

- g) Il est fortement recommandé que les participants utilisent un système de numérotation unique, comme une norme EDI, pour transmettre le nom des partenaires de la chaîne commerciale, afin de pouvoir s'assurer que toutes les mises à jour ont été traitées avec succès. S'il y a des erreurs, un système de numérotation unique facilite les corrections.

- h) Pour ce qui est des transporteurs, les partenaires de la chaîne commerciale se situent au niveau de l'entité légale.

3.3 DÉROULEMENT GÉNÉRAL DES OPÉRATIONS

3.3.1 ADDITIONS ÉLECTRONIQUES

3.3.1.1 Le client transmet à l'ASFC un message original indiquant un nouveau partenaire dans la chaîne commerciale.

3.3.1.2 L'ASFC valide le profil EDI pour s'assurer que le participant PAD est autorisé à tenir à jour une liste des partenaires de la chaîne commerciale. Si le client n'a pas été autorisé à le faire, l'ASFC lui envoie un message de rejet.

3.3.1.3 Si le participant PAD a été autorisé à envoyer des mises à jour de la liste des partenaires de la chaîne commerciale, le système détermine si le nouvel enregistrement est déjà au dossier. S'il l'est, la mise à jour EDI est rejetée par le message « REDONDANCE » (*propriétaire-exploitant ou terminal-entrepôt*) ».

3.3.1.4 Les données transmises sont validées (voir le DEP PAD annexe B – configurations de message EDI et tableaux des codes - Configurations de message des « mises à jour des partenaires dans la chaîne commerciale (PCC) »).

3.3.1.5 Chaque addition que l'ASFC accepte est suivie d'un message d'accusé de réception. Pour de plus amples renseignements, voir les configurations de message ci-dessous, dans le DEP PAD annexe B — Configurations de message et tableaux des codes :

- a) accusé de réception fonctionnel 997
- b) avis d'application 824

3.3.2 SUPPRESSIONS ÉLECTRONIQUES

3.3.2.1 Le client transmet un message de suppression pour un partenaire existant de la chaîne commerciale.

3.3.2.2 Si le partenaire est repéré pour la division PAD, il y a expiration de l'enregistrement et un accusé de réception est envoyé.

3.3.2.3 Si le partenaire à supprimer ne peut être rapproché d'un enregistrement dans le fichier de l'ASFC, un message de rejet est envoyé au client.

Note : Le rapprochement d'un partenaire dans la chaîne commerciale avec un enregistrement dans un fichier de l'ASFC se fait au niveau du nom et au niveau de l'adresse.

3.4 PCC – MISES À JOUR DES PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS

3.4.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES

3.4.1.1 Le format de transmission ANSI X12 v4010 doit être utilisé.

3.4.1.2 Le code de transporteur du propriétaire-exploitant est facultatif. Toutefois, il est fortement recommandé que les transporteurs PAD transmettent le code de transporteur du propriétaire-exploitant afin d'éviter les erreurs courantes liées au rapprochement automatique des textes.

3.4.1.3 Si le code de transporteur d'un propriétaire-exploitant n'est pas fourni, le transporteur PAD doit transmettre le nom d'entreprise du propriétaire-exploitant. Si le code de transporteur du propriétaire-exploitant et le nom de l'entreprise ne sont pas fournis, le transporteur PAD doit transmettre les nom et prénom du propriétaire-exploitant. Pour une définition du « propriétaire-exploitant », voir le Mémoire D3-1-7.

3.4.2 ADDITIONS

3.4.2.1 Il est nécessaire de faire une addition dans la liste des propriétaires-exploitants d'un transporteur PAD lorsque le transporteur PAD a conclu une entente d'utilisation des services d'un propriétaire-exploitant pour transporter des marchandises PAD des États-Unis au Canada et que le propriétaire-exploitant ne figure pas sur la liste des partenaires de la chaîne commerciale que le transporteur PAD a fournie à l'ASFC. Il est à noter que seuls les transporteurs routiers PAD sont tenus de mettre à jour leur liste de propriétaires-exploitants auprès de l'ASFC.

3.4.2.2 Addition d'un nouveau propriétaire-exploitant :

- a) Si le code de transporteur du propriétaire-exploitant et son nom d'entreprise ne sont pas fournis, le transporteur PAD doit transmettre les nom et prénom du propriétaire-exploitant.
- b) Si le code de transporteur de l'auteur du message d'addition n'est pas inclus dans celui-ci, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que l'ID DE LA DEMANDE EST OBLIGATOIRE.
- c) Si le code de transporteur de l'auteur du message n'est pas trouvé dans la base de données du SSMAEC, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que l'ID DE LA DEMANDE DOIT EXISTER POUR POUVOIR FAIRE DES MISES À JOUR.
- d) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission n'a pas le statut **Agréé PAD**, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que la DEMANDE N'A PAS UN STATUT VALIDE ET LES MISES À JOUR NE SONT PAS ACCEPTÉES.
- e) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission a le statut **Refusé PAD** ou **Annulé**, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que la DEMANDE N'A PAS UN STATUT VALIDE ET LES MISES À JOUR NE SONT PAS ACCEPTÉES.

Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

- f) Si le code de transporteur, le nom d'entreprise ou les nom et prénom du propriétaire-exploitant ne sont pas inclus dans le message d'addition, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que **UN DES SUIVANTS DOIT ÊTRE ENVOYÉ : LE NOM D'ENTREPRISE, LE CODE DE TRANSPORTEUR, OU LES NOM ET PRÉNOM DU PROPRIÉTAIRE-EXPLOITANT.**
- g) Si le code de transporteur du propriétaire-exploitant ne se trouve pas dans la base de données du SSMAEC, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que **LE CODE DE TRANSPORTEUR DU PROPRIÉTAIRE-EXPLOITANT N'EST PAS VALIDE.**
- h) Si le code de pays de l'**adresse** du propriétaire-exploitant est **CA** (Canada) ou **US** (États-Unis) mais que le code de province ou d'État du propriétaire-exploitant et son code postal ne sont pas inclus dans le message d'addition, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que **SI LE CODE DE PAYS EST « CA » OU « US », LE CODE DE PROVINCE OU D'ÉTAT ET LE CODE POSTAL OU LE ZIP CODE SONT OBLIGATOIRES.**
- i) Si le **code de transporteur** ou le **nom** du propriétaire-exploitant transmis (nom d'entreprise ou nom et prénom) **et son adresse** figurent déjà dans le dossier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission qu'il y a un **PROPRIÉTAIRE-EXPLOITANT EN DOUBLE.**
- j) Si le **code de transporteur** ou le **nom** du propriétaire-exploitant transmis (nom d'entreprise ou nom et prénom) **et son adresse** ne figurent pas dans le dossier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC accuse réception du message en envoyant un message d'accusé de réception à l'auteur de la transmission.

3.4.3 SUPPRESSION D'UN PROPRIÉTAIRE-EXPLOITANT

3.4.3.1 Une suppression dans la liste des propriétaires-exploitants d'un transporteur PAD est nécessaire lorsque le transporteur PAD décide qu'il n'a plus besoin des services d'un propriétaire-exploitant figurant dans la liste pour transporter des marchandises des États-Unis au Canada. Le transporteur PAD peut transmettre en tout temps une suppression d'un propriétaire-exploitant électroniquement; toutefois, le mieux serait de transmettre la demande de suppression le plus tôt possible.

3.4.3.2 Suppression d'un propriétaire-exploitant existant

- a) Lorsque les mises à jour sont faites au moyen du nom, l'adresse dans le message de suppression doit correspondre à celle qui se trouve dans le fichier de l'ASFC.
- b) Si le code de transporteur de l'auteur du message de suppression n'est pas inclus dans celui-ci, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que **l'ID DE LA DEMANDE EST OBLIGATOIRE.**
- c) Si le code de transporteur de l'auteur du message ne figure pas dans la base de données du SSMAEC, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que **la DEMANDE DOIT EXISTER POUR QU'IL PUISSE Y AVOIR DES MISES À JOUR.**

Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

- d) Si le code de transporteur de l'auteur du message de suppression n'a pas le statut **Agréé PAD**, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que la DEMANDE N'A PAS UN STATUT VALIDE ET LES MISES À JOUR NE SONT PAS ACCEPTÉES.
- e) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission a un statut **Refusé PAD** ou **Annulé**, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que la DEMANDE N'A PAS UN STATUT VALIDE ET LES MISES À JOUR NE SONT PAS ACCEPTÉES.
- f) Si le code de transporteur, le nom d'entreprise ou les nom et prénom du propriétaire-exploitant ne sont pas inclus dans le message de suppression, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que UN DES SUIVANTS DOIT ÊTRE ENVOYÉ : LE NOM D'ENTREPRISE, LE CODE DE TRANSPORTEUR OU LES NOM ET PRÉNOM DU PROPRIÉTAIRE-EXPLOITANT.
- g) Si le code de transporteur du propriétaire-exploitant ne se trouve pas dans la base de données du SSMAEC, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que le CODE DE TRANSPORTEUR DU PROPRIÉTAIRE-EXPLOITANT N'EST PAS VALIDE.
- h) Si le code de pays de l'**adresse** du propriétaire-exploitant est **CA** (Canada) ou **US** (États-Unis) et si le code de province ou d'État et le code postal ne sont pas inclus dans le message d'addition, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que SI LE CODE DE PAYS EST « CA » OU « US », LE CODE DE PROVINCE OU D'ÉTAT ET LE CODE POSTAL SONT OBLIGATOIRES.
- i) Si le **code de transporteur** du propriétaire-exploitant transmis ne figure pas dans le fichier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que le CODE DE TRANSPORTEUR NE FIGURE PAS SUR LA DEMANDE.
- j) Si le **nom** du propriétaire-exploitant transmis (nom d'entreprise ou nom et prénom) **et son adresse** ne figurent pas dans le fichier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que le PROPRIÉTAIRE-EXPLOITANT NE PEUT ÊTRE TROUVÉ ET LA SUPPRESSION N'A PAS ÉTÉ TRAITÉE.
- k) Si le **nom** du propriétaire-exploitant transmis (nom d'entreprise ou nom et prénom) **et son adresse** figurent déjà dans le fichier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC accuse réception du message par un message à cet effet envoyé à l'auteur de la transmission.

3.4.4 ACCUSÉS DE RÉCEPTION DES TRANSMISSIONS

3.4.4.1 Le transporteur PAD doit transmettre un numéro unique s'il veut que l'ASFC accuse réception de ses messages. Chaque fois que l'ASFC reçoit une mise à jour PCC du transporteur PAD, elle envoie un message d'accusé de réception ou d'erreur. Les messages d'erreur PCC figurent à l'annexe B : Tableau des codes n° 1 — Codes de réponse/erreur EDI.

3.4.5 CONFIGURATIONS DE MESSAGE DES TRANSMISSIONS

3.4.5.1 Voir l'annexe B : « ANSI X12 v4010, configurations de messages des propriétaires-exploitants et des terminaux-entrepôts ».

3.5 PCC – MISES À JOUR DES TERMINAUX-ENTREPÔTS

3.5.1 RÈGLES ADMINISTRATIVES

3.5.1.1 Le format de transmission doit être ANSI X12 v4010.

3.5.1.2 Le nom d'entreprise et l'adresse du terminal-entrepôt doivent être inclus dans la transmission à l'ASFC.

3.5.2 ADDITIONS

3.5.2.1 Lorsqu'un transporteur PAD a conclu une entente prévoyant l'utilisation d'un terminal ou d'un entrepôt pour le transfert de fret international depuis les États-Unis vers le Canada et que le terminal ou l'entrepôt ne figure pas sur la liste des partenaires de la chaîne commerciale que ce transporteur PAD a transmise à l'ASFC, il faut l'ajouter à la liste des terminaux-entrepôts du transporteur PAD.

3.5.2.2 Addition d'un nouveau terminal ou d'un nouvel entrepôt :

- a) Le transporteur PAD transmet un message original mentionnant le nouveau terminal ou le nouvel entrepôt. Le transporteur doit inclure le nom d'entreprise du terminal ou de l'entrepôt dans la transmission à l'ASFC.
- b) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission d'addition n'est pas inclus dans celle-ci, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que l'ID DE LA DEMANDE EST OBLIGATOIRE.
- c) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission n'est pas trouvé dans la base de données du SSMAEC, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que l'ID DE LA DEMANDE DOIT EXISTER POUR POUVOIR FAIRE DES MISES À JOUR.
- d) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission n'a pas le statut **Agréé PAD**, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que la DEMANDE N'A PAS UN STATUT VALIDE ET LES MISES À JOUR NE SONT PAS ACCEPTÉES.
- e) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission a le statut **Refusé PAD** ou **Annulé**, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que la DEMANDE N'A PAS UN STATUT VALIDE ET LES MISES À JOUR NE SONT PAS ACCEPTÉES.

- f) Si le code du pays de l'**adresse** du terminal-entrepôt est **CA** (Canada) ou **US** (États-Unis) et que le code de province ou d'État et le code postal du terminal ou de l'entrepôt ne sont pas inclus dans le message d'addition, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que **SI LE CODE DE PAYS EST « CA » OU « US », LE CODE DE PROVINCE OU D'ÉTAT ET LE CODE POSTAL SONT OBLIGATOIRES.**
- g) Si le **nom d'entreprise et l'adresse** du terminal ou de l'entrepôt qui ont été fournis figurent déjà dans le fichier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission qu'il y a un **TERMINAL OU ENTREPÔT EN DOUBLE.**
- h) Si le **nom d'entreprise et l'adresse** du terminal ou de l'entrepôt qui ont été fournis ne se trouvent pas dans le fichier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC accuse réception du message en envoyant un message à cet effet à l'auteur de la transmission.

3.5.3 SUPPRESSIONS

3.5.3. Il est nécessaire de procéder à une suppression dans la liste des terminaux-entrepôts d'un transporteur PAD lorsqu'un changement est apporté à l'un des terminaux-entrepôts du transporteur PAD et que le terminal-entrepôt en question figure sur la liste des partenaires de la chaîne commerciale que le transporteur PAD a fournie à l'ASFC. La suppression d'un terminal ou d'un entrepôt peut être transmise électroniquement en tout temps; toutefois, le mieux serait de transmettre la demande le plus tôt possible.

3.5.3.2 Suppression d'un terminal ou d'un entrepôt existant :

- a) Le transporteur PAD transmet un message original faisant état du terminal ou de l'entrepôt existant à supprimer. Le transporteur doit inclure le nom d'entreprise du terminal ou de l'entrepôt dans la transmission à l'ASFC. Si les mises à jour se font à l'aide du nom, l'adresse dans le message de suppression doit correspondre à celle dans le fichier de l'ASFC.
- b) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission n'est pas inclus dans le message de suppression, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que **l'ID DE LA DEMANDE EST OBLIGATOIRE.**
- c) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission ne se trouve pas dans la base de données du SSMAEC, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que **la DEMANDE DOIT EXISTER POUR QU'IL PUISSE Y AVOIR DES MISES À JOUR.**
- d) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission n'a pas le statut **Agréé PAD**, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que **la DEMANDE N'A PAS UN STATUT VALIDE ET LES MISES À JOUR NE SONT PAS ACCEPTÉES.**
- e) Si le code de transporteur de l'auteur de la transmission a le statut **Refusé PAD** ou **Annulé**, l'ASFC répond par un message d'erreur l'avisant que **la DEMANDE N'A PAS UN STATUT VALIDE ET LES MISES À JOUR NE SONT PAS ACCEPTÉES.**

Programme d'autocotisation des douanes

Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

- f) Si le code de pays de l'**adresse** du terminal ou de l'entrepôt est **CA** (Canada) ou **US** (États-Unis) et si le code de province ou d'État et le code postal du terminal ou de l'entrepôt ne sont pas inclus dans le message de suppression, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que **SI LE CODE DU PAYS EST « CA » OU « US », LE CODE DE PROVINCE OU D'ÉTAT ET LE CODE POSTAL SONT OBLIGATOIRES.**
- g) Si le **nom d'entreprise et l'adresse** du terminal ou de l'entrepôt qui ont été transmis ne figurent pas dans le fichier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC répond par un message d'erreur avisant l'auteur de la transmission que **LE TERMINAL OU ENTREPÔT N'A PAS ÉTÉ TROUVÉ ET LA SUPPRESSION N'A PAS ÉTÉ TRAITÉE.**
- h) Si le **nom d'entreprise et l'adresse** du terminal ou de l'entrepôt qui ont été transmis figurent dans le fichier PCC du transporteur d'origine, l'ASFC accuse réception par un message à cet effet à l'auteur de la transmission.

3.5.4 ACCUSÉ DE RÉCEPTION DES TRANSMISSIONS

3.5.4.1 Le transporteur PAD doit envoyer un numéro unique afin que l'ASFC puisse accuser réception des messages. Chaque fois que l'ASFC reçoit une transmission de mise à jour PCC du transporteur PAD, elle répond par un message d'accusé de réception ou d'erreur. Les messages d'erreur PCC se trouvent à l'annexe B : Tableaux des codes n° 1 – Codes de réponse/erreur EDI.

3.5.5 CONFIGURATION DES MESSAGES DE TRANSMISSION

3.5.5.1 Voir l'annexe B : « ANSI X12 v4010, Configurations de message pour les propriétaires-exploitants et l'emplacement des terminaux et entrepôts »

4.0 AUTRES MINISTÈRES GOUVERNEMENTAUX

4.1. Il ne peut pas y avoir traitement des expéditions nécessitant l'intervention d'un autre ministère gouvernemental au point d'arrivée (p. ex. des licences, des certificats, des permis, une inspection, etc.) dans le PAD, **à moins d'avoir obtenu une renonciation.** Pour plus de détails, voir le Mémoire D3-1-7.

Annexe A – Glossaire des sigles et acronymes

Voici une liste des sigles et acronymes utilisés tout au long du document :

ANSI	American National Standards Institute
APE	Système des avis préalables d'expédition
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
CAD	Dollar canadien
DC	Décret du conseil
DÉCDOU	Message de déclarations douanières
DEP	Document sur les exigences à l'égard des participants
EDI	Échange de données informatisées
EFV	Expédition de faible valeur
LFM	Liste de fret et de mainlevée
LIP	Ligne d'inspection primaire
LMSI	Loi sur les mesures spéciales d'importation
MDM	Mainlevée contre documentation minimale
NE	Numéro d'entreprise
NPF	Nation la plus favorisée
PAD	Programme d'autocotisation des douanes
PCC	Partenaire dans la chaîne commerciale
PE	Protocole d'entente
PICSC	Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial
REPDOU	Message de réponse des douanes
RM	Importation/exportation est la partie du numéro d'entreprise (NE) qui identifie le compte de programme (c.-à-d. 123456789RM0001)
RSAP	Régime de sanctions administratives pécuniaires
SAED	Système automatisé d'échange de données des douanes
SEA	Système d'examen avant l'arrivée
SR	Sommaire des recettes
SSMAEC	Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales
STAM	Système de transmission des avis de mainlevée
UN/EDIFACT	La norme internationale EDI des Nations Unies « Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et les transports »

Annexe B – Configurations de message EDI et tableaux des codes

Pour prendre connaissance des configurations de message EDI et des tableaux des codes, se reporter au document intitulé « **DEP PAD TRANSPORTEURS, CONFIGURATIONS DE MESSAGE EDI ET TABLEAUX DES CODES – ANNEXE B** du document **DEP PAD transporteurs** ».

Annexe C – Exemples de format du SAED

Annexe D – Caractéristiques des chargements pour les gares, entrepôts et propriétaires-exploitants

PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES CARACTÉRISTIQUES DES FICHIERS PLATS POUR LES PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE

Dans le cadre du processus de demande de participation au Programme d'autocotisation des douanes (PAD), les transporteurs doivent présenter un relevé de leurs partenaires de la chaîne commerciale à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), comme suit :

- la partie I de la demande de participation au PAD doit être accompagnée d'une liste des gares et entrepôts appartenant au transporteur ou exploités par ce dernier;
- une liste des propriétaires-exploitants auxquels le transporteur a l'intention d'avoir recours pour le dédouanement dans le cadre du PAD doit être soumise à l'ASFC avant que la partie II (demande de participation) soit complétée.

Voici le support sur lequel la liste des **gares et entrepôts** doit être présentée :

Nombre de gares et d'entrepôts	Support à utiliser
Moins de 25	Partie I de la demande
Entre 25 et 1 000	Disquette ou CD-ROM
Entre 1 001 et 6 000	CD-ROM
Plus de 6 000	Bande magnétique

Voici le support sur lequel doit être présentée la liste des **propriétaires-exploitants**.

Nombre de propriétaires-exploitants	Support à utiliser
Moins de 25	Par écrit, avant la partie II (demande de participation)
Entre 25 et 1 000	Disquette ou CD-ROM
Entre 1 001 et 6 000	CD-ROM
Plus de 6 000	Bande magnétique

Les instructions ci-après s'appliquent aux transporteurs comptant plus de 25 gares et entrepôts ou faisant appel à plus de 25 propriétaires-exploitants lorsqu'ils en fournissent la liste à l'ASFC.

CARACTÉRISTIQUES DU SUPPORT

Il est important que les supports présentés soient conformes aux caractéristiques décrites ci-après. Les présentations non conformes qui ne peuvent pas être téléchargées dans les systèmes de l'ASFC seront retournées au transporteur ayant présenté la demande, ce qui ralentira le processus de demande et d'approbation.

Si une disquette est présentée, veuillez indiquer par écrit (sur la disquette) le nom de votre société, les gares et entrepôts ou propriétaires-exploitants indiqués sur la disquette, le cas échéant, ainsi que le nom du fichier.

Si un CD-ROM est présenté, veuillez indiquer par écrit (sur le CD-ROM) le nom de votre société, les gares et entrepôts ou les propriétaires-exploitants indiqués dans le CD-ROM, le cas échéant, ainsi que le nom du fichier.

En outre, le CD-ROM **doit** :

- être un disque compact enregistrable (c.-à-d. une seule écriture);
- avoir une densité de 640 ou 700 Mo;
- être bien fermé.

Si une bande magnétique est présentée, veuillez indiquer par écrit, sur la bande ou sur une pièce jointe,

- le nom de votre société;
- les gares et entrepôts ou les propriétaires-exploitants indiqués sur la bande magnétique, le cas échéant;
- le nom du fichier;
- la forme de la bande (ronde ou carrée);
- le nombre de pistes (18 ou 36), le cas échéant;
- le numéro de la bande magnétique.

En outre, la bande magnétique **doit** :

- avoir un label standard;
- être ronde (3420) ou carrée (3480/3490);
- avoir une densité de bande de 6520 bpi, ou 18 ou 36 pistes.

Note : Un fichier avec des bandes multivolumes ayant un seul en-tête et une seule queue peut être copié, jusqu'à concurrence de 8 volumes.

CARACTÉRISTIQUES DU FICHER PLAT

Il est important que les renseignements fournis sur la disquette, le CD-ROM ou la bande magnétique soient conformes aux caractéristiques du fichier plat décrites ci-après. Seuls les fichiers plats ayant des enregistrements de longueur fixe avec extension .txt et dont toutes les zones sont cadrées à gauche peuvent être acceptés par l'ASFC et téléchargés dans ses systèmes. Les fichiers non conformes aux caractéristiques et ne pouvant être téléchargés dans les systèmes de l'ASFC seront retournés au transporteur ayant présenté la demande, ce qui ralentira le processus de demande et d'approbation.

L'ASFC ne manipulera pas les fichiers afin de les rendre conformes aux caractéristiques du fichier plat. Si des corrections ou des mises à jour sont nécessaires, l'ASFC ne peut pas les accepter par courrier électronique.

Un fichier plat se compose de ce qui suit :

- un enregistrement d'en-tête;
- des enregistrements des données;
- un enregistrement de queue.

Programme d'autocotisation des douanes Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

Enregistrement d'en-tête

Le fichier doit commencer par un enregistrement d'en-tête comptant 450 octets (c.-à-d. 450 caractères, y compris les espaces). Toutes les zones ci-après sont obligatoires et doivent être de la longueur précisée. Faire l'enregistrement d'en-tête avec retour obligatoire (c.-à-d. appuyer sur « Enter »).

Zone	Élément d'information	Longueur	Caractéristiques
1	Identificateur d'enregistrement	2 caractères numériques	Doit être « 01 »
2	Code du transporteur	4 caractères alphanumériques	Code valide du transporteur participant au PAD
3	Caractères de remplissage	444 espaces	444 espaces

Exemple : Si votre code de transporteur était 30 AA, l'en-tête serait 0130AA, suivi de 444 espaces. **Ne pas remplir les espaces au moyen de zéros.**

Programme d'autocotisation des douanes

Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

Enregistrements de données

Enregistrements de gare ou d'entrepôt

Chaque ligne (c.-à-d. chaque enregistrement de gare ou d'entrepôt) doit contenir 450 octets (c.-à-d. 450 caractères, y compris les espaces). Toutes les zones ci-après sont obligatoires et doivent avoir la longueur précisée. Tous les caractères inutilisés doivent être des espaces. Un retour est obligatoire à la fin de chaque ligne (appuyer sur « Enter »).

Zone	Élément d'information	Longueur	Caractéristiques	Exemple
1	Identificateur d'enregistrement	2 caractères numériques	Doit être « 05 »	05
2	Code du transporteur	4 caractères alphanumériques	Code du transporteur participant au PAD	30AA
3	Ligne d'adresse 1	30 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères alphanumériques, dont un caractère numérique (ponctuation et symboles acceptés)	1234 Apple Drive
4	Ligne d'adresse 2	30 caractères alphanumériques	(ponctuation et symboles acceptés)	Suite 6
5	Ville	30 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères (ponctuation et symboles acceptés)	Calgary
6	Code de province ou d'état	2 caractères alphabétiques	Le code valide de la province ou de l'état est obligatoire; voir le tableau de référence ci-joint	AB
7	Code de pays	2 caractères alphabétiques	Code valide – CA pour le Canada ou US pour les États-Unis	CA
8	Code postal/Zip Code	10 caractères alphanumériques	Code postal ou Zip Code valide; ne pas laisser d'espaces entre les caractères alphanumériques dans un code postal	N9D7H4
9	Raison sociale	175 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères alphanumériques (ponctuation et symboles acceptés)	Burt's Terminal
10	Caractères de remplissage	165 espaces	Remplir au moyen de 165 espaces	165 espaces

Enregistrements de propriétaires-exploitants

Chaque ligne (c.-à-d. chaque enregistrement d'un propriétaire-exploitant) doit renfermer 450 octets (c.-à-d. 450 caractères, y compris les espaces). Toutes les zones indiquées ci-après sont obligatoires pour la longueur déterminée. Tous les caractères inutilisés doivent être des espaces. Un retour est obligatoire à la fin de chaque ligne (appuyer sur la touche « Enter »).

Note : Un propriétaire-exploitant est un chauffeur individuel qui est propriétaire de son équipement ou propriétaire de plusieurs pièces d'équipement (c.-à-d. un exploitant de parc automobile) et qui met son équipement à la disposition de transporteurs autorisés en vertu du PAD, aux termes d'une entente contractuelle.

Au moins un des éléments d'information suivants est nécessaire en ce qui a trait au propriétaire-exploitant, sinon le fichier sera rejeté :

- code de transporteur du propriétaire-exploitant (zone 3);
- nom de famille et prénom du propriétaire-exploitant (zones 10 et 11);
- raison sociale de l'entreprise du propriétaire-exploitant (zone 12).

Programme d'autocotisation des douanes

Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

Cependant, lorsque le propriétaire-exploitant est un chauffeur individuel, on doit inclure le code du propriétaire-exploitant s'il en a un (zone 3), son nom de famille (zone 10), son ou ses prénoms (zone 11) et la raison sociale de son entreprise, le cas échéant (zone 12) ou, si le propriétaire-exploitant possède un parc automobile, on doit inclure son code de propriétaire-exploitant s'il en a un (zone 3) et la raison sociale de son entreprise (zone 12).

Zone	Élément d'information	Longueur	Caractéristiques	Exemple
1	Identificateur d'enregistrement	2 caractères numériques	Doit être « 04 »	04
2	Code du transporteur	4 caractères alphanumériques	Code du transporteur participant au PAD	30AA
3	Code de transporteur du propriétaire-exploitant	4 caractères alphanumériques	Code de transporteur valide du propriétaire-exploitant; si le propriétaire-exploitant n'a pas de code de transporteur, insérer 4 espaces	7ZZZ
4	Ligne d'adresse 1	30 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères, dont un caractère numérique (ponctuation et symboles acceptés)	88 128 th Street
5	Ligne d'adresse 2	30 caractères alphanumériques	(ponctuation et symboles acceptés)	Unit 456
6	Ville	30 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères (ponctuation et symboles acceptés)	New York
7	Code de province ou d'état	2 caractères alphabétiques	Le code valide de la province ou de l'état est obligatoire; voir le tableau de référence ci-joint	NY
8	Code de pays	2 caractères alphabétiques	Doit être un code valide – CA pour le Canada ou US pour les États-Unis	US
9	Code postal/Zip Code	10 caractères alphanumériques	Code postal ou zip code valide; ne pas laisser d'espaces entre les caractères alphanumériques dans un code postal	12345
10	Nom de famille du particulier	50 caractères alphanumériques	Nom de famille requis, le cas échéant; sinon, insérer 50 espaces	Smith
11	Prénom(s) du particulier	30 caractères alphanumériques	Prénom(s) requis, le cas échéant; sinon, insérer 30 espaces	John
12	Raison sociale de l'entreprise du propriétaire-exploitant	175 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères alphanumériques (ponctuation et symboles acceptés)	Smith's Trucking Inc.
13	Caractères de remplissage	81 espaces	81 espaces	81 espaces

Programme d'autocotisation des douanes Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs

Enregistrement de queue

Le fichier doit se terminer par un enregistrement de queue comptant 450 octets (c.-à-d. 450 caractères, y compris les espaces). Toutes les zones ci-après sont obligatoires et doivent avoir la longueur précisée. Les caractères inutilisés doivent être des espaces. **Ne pas inclure un retour obligatoire à la fin de l'enregistrement de queue (c.-à-d. ne pas appuyer sur « Enter »).**

Zone	Élément d'information	Longueur	Caractéristiques
1	Identificateur d'enregistrement	2 caractères numériques	Doit être « 99 »
2	Nombre d'enregistrements	9 caractères numériques	Le nombre d'enregistrements (c.-à-d. le nombre de gares et d'entrepôts) indiqués dans le fichier, y compris l'enregistrement d'en-tête et l'enregistrement de queue. Ce nombre doit être précédé de zéros (p. ex., 000000076)
3	Caractères de remplissage	439 espaces	439 espaces

Exemple : Si le fichier fait état de 74 gares et entrepôts et si on tient compte du fait qu'on doit ajouter les enregistrements d'en-tête et de queue, l'enregistrement de queue serait 99000000076, suivi de 439 espaces. **Ne pas remplir au moyen de zéros.**

RAISONS DU REFUS DES PRÉSENTATIONS EN FICHER PLAT

Les présentations seront **refusées** si :

- l'enregistrement d'en-tête n'existe pas, n'est pas unique ou se trouve ailleurs dans le fichier;
- l'enregistrement d'en-tête ne commence pas par « 01 »;
- le code du transporteur (4 caractères) n'est pas valide aux fins de l'ASFC;
- l'enregistrement d'en-tête ou de queue ne compte pas exactement 450 caractères, y compris les espaces;
- il n'existe aucun enregistrement de gare ou d'entrepôt ou de propriétaire-exploitant (c.-à-d. qu'aucun enregistrement de données n'a été fourni);
- les enregistrements de gare ou d'entrepôt ou de propriétaire-exploitant ne comptent pas exactement 450 caractères, y compris les espaces;
- la raison sociale est indiquée en double;
- il y a un espace dans le code postal;
- les données de chaque zone ne sont pas cadrées à gauche;
- l'enregistrement de queue n'existe pas, il est double ou il se trouve ailleurs dans le fichier;
- l'enregistrement de queue ne commence pas par « 99 »;
- le nombre global d'enregistrements n'est pas égal au nombre indiqué dans l'enregistrement de queue, y compris les enregistrements d'en-tête et de queue;
- la zone du nombre d'enregistrements ne renferme pas 9 chiffres (p. ex., 000000076);
- il y a un retour obligatoire après l'enregistrement de queue.

**Programme d'autocotisation des douanes
Document sur les exigences à l'égard des participants - Transporteurs**

Tableau de référence des codes de province ou d'état

PROVINCE/TERRITOIRE	CODE	PROVINCE/TERRITOIRE	CODE
Alberta	AB	Territoires du Nord-Ouest	NT
Colombie-Britannique	BC	Nunavut	NU
Manitoba	MB	Ontario	ON
Nouveau-Brunswick	NB	Île-du-Prince-Édouard	PE
Terre-Neuve	NF	Québec	QC
Nouvelle-Écosse	NS	Saskatchewan	SK
		Territoire du Yukon	YK

ÉTAT	CODE	ÉTAT	CODE
Alaska	AK	Mississippi	MS
Alabama	AL	Montana	MT
Arkansas	AR	Caroline du Nord	NC
Arizona	AZ	Dakota du Nord	ND
Californie	CA	Nebraska	NE
Colorado	CO	New Hampshire	NH
Connecticut	CT	New Jersey	NJ
District de Columbia	DC	Nouveau Mexique	NM
Delaware	DE	Nevada	NV
Floride	FL	New York	NY
Géorgie	GA	Ohio	OH
Hawaii	HI	Oklahoma	OK
Iowa	IA	Oregon	OR
Idaho	ID	Pennsylvanie	PA
Illinois	IL	Rhode Island	RI
Indiana	IN	Caroline du Sud	SC
Kansas	KS	Dakota du Sud	SD
Kentucky	KY	Tennessee	TN
Louisiane	LA	Texas	TX
Massachusetts	MA	Utah	UT
Maryland	MD	Virginie	VA
Maine	ME	Vermont	VT
Michigan	MI	Washington	WA
Minnesota	MN	Wisconsin	WI
Missouri	MO	Virginie occidentale	WV
		Wyoming	WY

Annexe E – Sections connexes du PAD SSMAEC

Il existe des renseignements additionnels qui se rapportent à la section 3.0 du PADCCCE, le PAD SSMAEC. Les protocoles EDI qui s'appliquent à ces secteurs du SSMAEC sont les mêmes pour le PAD. Si vous avez des questions, consultez la section applicable, dans le PAD SSMAEC, sous les rubriques numérotées suivantes :

- 2.0 OPERATING ENVIRONMENT
- 3.0 EDI RELEASE PROCESSING OVERVIEW
- 5.0 MESSAGE SCENARIOS
- 6.0 PARTICIPANT INFORMATION/REQUIREMENTS
- 7.0 SUPPORT INFORMATION
- 8.0 TESTING AND IMPLEMENTATION REQUIREMENTS
- 9.0 PROBLEM REPORTING AND ESCALATION
- 10.0 CLARIFICATION OF MESSAGE AND FUNCTIONALITIES
- 11.0 ELECTRONIC CODE TABLES