



Ottawa, le 10 décembre 2010

# MÉ MORANDUM D3-1-7

---

## En résumé

### PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES POUR LES TRANSPORTEURS

1. Les paragraphes suivants ont été ajoutés au mémorandum aux fins de clarification :
  - a) Transfère de l'autorisation PAD
  - b) Conteneurs vides
2. Les paragraphes suivants du mémorandum ont été modifiés aux fins de clarification :
  - a) Autoroute (option de service (OS) 497) – de l'information concernant les marchandises transportées par mode aérien et transportées au Canada par camion (« expédition aérienne par camion ») a été ajoutée.
  - b) Pannes des systèmes – Panne imprévue à l'ASFC – de l'information sur le Plan d'urgence de l'ASFC en cas d'interruption de système a été ajoutée.
  - c) Section 3 – Transport des marchandises – la phrase « Le destinataire doit fournir une preuve de livraison au transporteur. » a été ajoutée.
3. Ce mémorandum a été modifié afin de mettre à jour la terminologie, les mentions de sites Web, les titres des formulaires et les coordonnées des personnes-ressources à l'Agence des services frontaliers du Canada. D'autres corrections mineures de mise en forme ont été apportées.





Ottawa, le 10 décembre 2010

# MÉMORANDUM D3-1-7

## PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES POUR LES TRANSPORTEURS

Le présent mémorandum énonce et explique les procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) relatives à l'autorisation, à la déclaration et au transport. Dans le PAD, un transporteur autorisé pour déclarer des marchandises admissibles à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) par le processus de dédouanement PAD et, avant la mainlevée, livrer ces marchandises au Canada directement au lieu d'affaires d'un importateur autorisé, du propriétaire des marchandises ou du destinataire.

### TABLE DES MATIÈRES

<b>Lignes directrices et renseignements généraux</b>	1
<b>Introduction</b>	1
<b>Section 1 – Autocotisation du transporteur</b>	2
Demande PAD, partie I	2
Critères d'admissibilité	3
Critères de la sécurité	3
Critères de l'historique du transport	3
Évaluation du risque que représente le transporteur	3
Agrément/refus/retrait	4
Agrément	4
Refus	4
Retrait	4
Demande PAD, partie II	4
Transfer d'autorisation au PAD	6
Contrôle	6
Obligations du transporteur PAD agréé	6
Suspension et annulation de la participation au PAD	7
Transporteur PAD – Liste des participants	7
<b>Section 2 – Déclaration</b>	7
Renseignements généraux	7
Vérification à la frontière	8
Examen des documents	8
Exigences de la déclaration	8
Déclaration sur papier	9
Autoroute (option de service (OS) 497)	9
Modes aérien, ferroviaire et maritime (OS521)	11
Échange de données informatisé (EDI)	13
Autoroute (OS 539 et 547)	13
Pannes des systèmes	15
Modes aérien et maritime (OS 513)	16
Mode ferroviaire (OS 505)	16
Déclaration combine par EDI et sur papier	17
Mode routier	17
<b>Section 3 – Transport des marchandises</b>	17
Autorisation de livrer	18
Preuve de livraison	18

Conditions de l'autorisation de livrer	19
Transporteur autorisé	19
Utilisation d'un propriétaire-exploitant (autoroute)	19
Utilisation d'un autre transporteur PAD	20
Exigences relatives au scellement	20
Liste des partenaires dans la chaîne commerciale	20
Marchandises non livrées	21
Marchandises refusées par l'importateur	21
Renseignements supplémentaires	22
Chauffeur non inscrit	22
Conteneurs vides	22
Marchandises admissibles	22
Annexe A – Glossaire	24
Annexe B – Scénarios EDI	27
Annexe C – Caractéristiques des chargements pour les terminaux, entrepôts et propriétaires-exploitants	28
Annexe D – Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'EDI	33
Annexe E – Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui utilisent l'EDI	38
Annexe F – Exception au délai de 15 jours pour faire des changements à l'application partie II	43
Annexe G – Lien entre la Déclaration du fret individuel et la Déclaration de fret routier	44
Annexe H – Déclaration – 40 jours	45

### LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

#### INTRODUCTION

1. Le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) est conçu de façon à rationaliser le processus d'importation, à partir du moment où les marchandises sont déclarées à l'ASFC, en passant par la déclaration en détail, jusqu'au paiement des droits. Le PAD repose sur l'agrément préalable et l'autorisation du chauffeur, du transporteur et de l'importateur. Les systèmes administratifs du transporteur servent à appuyer la déclaration des marchandises et les systèmes administratifs de l'importateur servent à appuyer l'établissement des données commerciales, du montant des recettes et des droits et des taxes à payer.

2. Pour utiliser le programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) lorsqu'ils importent des marchandises au Canada, les transporteurs doivent être autorisés dans le cadre du PAD et se joindre à Partenaires en protection (PEP). Si vous désirez de plus amples renseignements sur l'EXPRES et sur PEP, consultez le site Web de l'ASFC à [www.asfc.gc.ca](http://www.asfc.gc.ca).

3. Il y a deux composantes distinctes dans le PAD :

- a) le dédouanement PAD qui comprend le transport et la déclaration des marchandises (visées par le) PAD;
- b) les processus postérieurs à la mainlevée PAD qui comprennent la déclaration en détail, la déclaration des recettes, le paiement des droits et les rajustements.

4. Le but du présent mémorandum est de fournir des renseignements et des lignes directrices sur le dédouanement PAD. Des renseignements sur les processus postérieurs à la mainlevée PAD sont fournis dans le Mémorandum D17-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes pour les importateurs*. Des renseignements sur le Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) et du programme EXPRES pour les chauffeurs du secteur commercial figurent sur le site Web de l'ASFC.

5. Parmi les concepts clés du PAD qui ont trait au transport et à la déclaration des marchandises, il y a ce qui suit :

- a) l'agrément préalable et l'autorisation du transporteur qui véhicule les marchandises PAD jusqu'au Canada;
- b) l'autorisation des chauffeurs routiers par des programmes d'inscription, tels l'EXPRES et le PICSC;
- c) une option de dédouanement rationalisé;
- d) l'autorisation de livrer les marchandises;
- e) la responsabilité du transporteur PAD jusqu'à ce que les marchandises dont la livraison est autorisée soient livrées au lieu d'affaires de l'importateur PAD, du propriétaire ou du destinataire;
- f) la mainlevée des marchandises PAD au moment de leur livraison au lieu d'affaires de l'importateur PAD, du propriétaire ou du destinataire.

6. Les exigences générales de l'ASFC concernant le transport et la déclaration des marchandises autrement que par le PAD sont décrites dans le Mémorandum D3-1-1, *Politiques relative à l'importation et au transport des marchandises*.

7. Toute mention d'articles, de paragraphes et d'alinéas dans le présent mémorandum s'entend d'une disposition

de la *Loi sur les douanes*, sauf indication contraire. Un glossaire des termes employés dans le présent mémorandum est fourni à l'annexe A.

## SECTION 1 – AUTOCOTISATION DU TRANSPORTEUR

8. Un processus de dédouanement rationalisé est un des principes essentiels du PAD dont peuvent se prévaloir les clients à faible risque de l'ASFC. Les clients à faible risque doivent démontrer qu'ils jouissent d'une bonne réputation et qu'ils respectent les lois et les règlements appliqués par l'ASFC. Donc, les clients qui désirent participer au PAD doivent en faire la demande et y être autorisés par l'ASFC. Les modalités de la demande et de l'agrément des importateurs qui désirent devenir des clients PAD sont expliqués dans le Mémorandum D17-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes pour les importateurs*. La section suivante du présent mémorandum décrit les modalités de la demande et de l'agrément des transporteurs qui désirent transporter des marchandises qui sont déclarées à l'ASFC par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer.

9. La demande de participation au PAD n'entraîne pas de frais. Pour obtenir une autorisation en tant que transporteur PAD, il faut faire une demande par un processus en deux parties, à savoir :

- a) **Partie I**, où sont fournis des renseignements à l'ASFC de sorte qu'elle puisse tracer un profil de client et évaluer le risque que représente le demandeur.
- b) **Partie II**, où sont fournis des renseignements à l'ASFC pour démontrer que la société compte des systèmes, des documents, des pistes de vérification, des contrôles internes, des politiques et des procédures pouvant appuyer les exigences du PAD. C'est une partie distincte de la partie I et elle permet aux clients d'éviter d'avoir à investir dans la conception ou la modification de leurs systèmes avant que le niveau de risque ne soit évalué par l'ASFC.

**Nota :** Une fois ces deux premières parties franchies avec succès, un Résumé des exigences du programme est dressé et signé par le transporteur. Des renseignements supplémentaires concernant le sommaire des exigences au programme se trouvent dans un paragraphe ultérieur.

### DEMANDE PAD, PARTIE I

10. La première étape de l'obtention de l'autorisation de participer au PAD consiste à remplir un formulaire E647, *Programme d'autocotisation des douanes – Demande de participation des transporteurs – Partie I*. Une copie électronique de la demande est disponible sur le site Web de l'ASFC à [www.asfc.gc.ca](http://www.asfc.gc.ca) sous Publications et formulaires.

11. Une fois remplie, la demande doit être signée par un dirigeant autorisé de la société et doit être transmise à l'adresse apparaissant sur le formulaire. La demande remplie est un document protégé. La communication de renseignements recueillis par l'ASFC est assujettie à l'article 107 de la *Loi sur les douanes*, à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

12. Lorsqu'une demande est reçue par l'ASFC, elle est confiée d'un agent principal en matière de programme (APM) qui est la personne-ressource pour le PAD et fournit une orientation courante au demandeur tout au long de sa participation au PAD. La partie I de la demande doit être envoyée au :

Gestionnaire  
Observation par les transporteurs PAD  
55, rue Bay Nord, 6<sup>e</sup> étage  
Hamilton ON L8R 3P7  
Canada

### CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

13. Les transporteurs doivent respecter les exigences suivantes s'ils veulent participer au PAD :

- a) si le transporteur est un particulier, il doit ordinairement résider au Canada ou aux États-Unis ou, si c'est une société de personnes, au moins une de ces personnes doit être un particulier qui réside ordinairement au Canada ou aux États-Unis;
- b) si le transporteur est une société fermée, une coopérative ou une société de personnes en commandite, son siège social doit être au Canada ou aux États-Unis ou il doit exploiter une succursale au Canada ou aux États-Unis;
- c) il doit jouir d'une bonne réputation;
- d) il doit être solvable;
- e) il doit avoir transporté des marchandises commerciales vers ou depuis le Canada au moins une fois dans la période de 90 jours précédant la date de réception de la demande;
- f) il doit souscrire une garantie minimale de 25 000 \$ conformément au *Règlement sur le transit des marchandises*;
- g) ses documents et processus administratifs doivent être assortis des contrôles internes nécessaires pour que l'ASFC puisse déterminer s'il respecte la *Loi* et ses règlements.

### Critères de la sécurité

14. Comme il est indiqué au paragraphe 20(2.1) de la *Loi*, le transporteur PAD est redevable de tous les droits et de toutes les taxes, y compris ceux sur les marchandises déclarées par le processus de dédouanement PAD, afin

d'obtenir l'autorisation de livrer les marchandises, jusqu'au moment où elles sont livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Étant donné que le transporteur faisant la demande est responsable des expéditions PAD jusqu'à ce que soit obtenue une preuve de livraison, il doit être un transporteur cautionné et souscrire une garantie.

15. Les transporteurs dont le siège social est situé au Canada ou aux États-Unis peuvent demander une autorisation en tant que transporteurs PAD. Les transporteurs qui veulent devenir des transporteurs PAD agréés doivent avoir un code de transporteur unique de l'ASFC, être autorisés à transporter des marchandises à titre de transporteurs cautionnés et avoir souscrit une garantie d'au moins 25 000 \$ en devise canadienne avant de demander de participer au programme. Chaque personne morale ou établissement distinct doit présenter une demande de transporteur séparément. Lorsque le transporteur est une division d'une entité qui demande d'être autorisée en tant qu'importateur PAD, la division du transporteur doit demander séparément une telle autorisation. Les transporteurs qui ne sont pas cautionnés et qui présentent une demande de participation au PAD doivent être autorisés à exercer leurs activités à titre de transporteurs cautionnés avant que leur demande ne soit examinée. Des renseignements sur l'obtention du statut de transporteur cautionné auprès de l'ASFC figurent dans le *Mémorandum D3-1-1, Politiques relative à l'importation et au transport des marchandises*, et dans le *Mémorandum D1-7-1, Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane*.

### Critères de l'historique du transport

16. Afin que l'ASFC puisse évaluer le risque que représente le demandeur, un transporteur qui demande un agrément PAD doit avoir transporté des marchandises commerciales vers ou depuis le Canada au moins une fois dans les 90 jours qui ont précédé la date de réception de la demande. Si le demandeur a exercé son activité sans code de transporteur cautionné de l'ASFC pendant cette période, il n'est pas automatiquement exclu du PAD. Il doit s'assurer que tous les codes de transporteur non cautionné et noms d'entreprise qu'il a utilisés sont fournis à l'ASFC au moment de la demande.

### ÉVALUATION DU RISQUE QUE REPRÉSENTE LE TRANSPORTEUR

17. Les renseignements demandés dans la partie I de la demande PAD servent à l'évaluation, par l'ASFC, du risque que représente la société de transport qui fait la demande, y compris les divisions, les terminaux routiers au Canada, aux États-Unis et au Mexique et les entrepôts qui appartiennent à l'entité ou sont exploités par celle-ci. L'évaluation du risque porte sur les conditions qui pourraient influencer sur l'entrée illégale de marchandises au Canada par le PAD ou qui pourraient nuire à toute

vérification de la part de l'ASFC. Ces conditions comprennent, sans s'y limiter, les antécédents du client en matière d'application de la loi auprès de l'ASFC, la criminalité, les condamnations pour fraude et la capacité antérieure de la société de tenir à jour des documents appropriés et d'y donner accès aux agents des services frontaliers, ainsi que le règlement des dettes actives envers la Couronne.

18. Lorsque l'ASFC évalue le risque que représente un client, elle peut demander de visiter les locaux de la société en vue de discuter ou d'observer des points comme :

- a) la sécurité des lieux;
- b) les contrôles internes;
- c) les politiques de la société, tels son code de conduite et ses pratiques d'embauchage;
- d) les programmes de formation des chauffeurs et des équipes affectés au transport transfrontalier.

19. S'il existe des indices d'un risque possible dans les opérations d'un demandeur ou, suivant l'historique des mouvements transfrontaliers du transporteur, l'ASFC peut demander des renseignements supplémentaires avant de donner son agrément final à une demande.

20. Le délai d'établissement, de traitement et d'agrément de la demande d'un transporteur peut varier d'un cas à l'autre, notamment en raison de ce qui suit :

- a) la complétude de la demande présentée;
- b) la complexité des renseignements fournis;
- c) la structure organisationnelle de l'entité;
- d) le nombre d'entrepôts et de terminaux exploités par le transporteur;
- e) le nombre de bureaux de l'ASFC où le transporteur a fait affaire avec l'ASFC;
- f) les retards du transporteur dans la transmission des renseignements nécessaires ou des renseignements supplémentaires demandés/requis par l'ASFC.

**Nota :** Le demandeur peut s'enquérir du statut de sa demande en s'adressant à son APM.

## AGRÉMENT/REFUS/RETRAIT

### Agrément

21. Une fois que le demandeur PAD a respecté les exigences de l'évaluation du risque dans la partie I, il en est avisé par écrit et invité à passer à la partie II. Ce n'est pas un avis final d'agrément de la participation au PAD. L'agrément final est obtenu seulement après que la partie II du processus de demande a été franchie avec

succès et que le Résumé des exigences du programme a été signé par le transporteur agréé et présenté à l'ASFC.

### Refus

22. Lorsque la participation d'un client au PAD est refusée, il est avisé de la décision par écrit. Conformément à l'article 107 de la *Loi*, la lettre d'avis est envoyée à l'attention du dirigeant autorisé de la société.

23. Comme l'évaluation du risque aux fins du PAD pourrait révéler des questions délicates pouvant porter atteinte au mandat de protection et d'exécution de l'ASFC, certains détails ayant trait au refus d'une société pourraient ne pas lui être communiqués. Les dispositions de la *Loi sur l'accès à l'information* donnent au client un moyen d'obtenir officiellement les renseignements auxquels il a droit. La communication de renseignements personnels détenus par une institution gouvernementale est régie et protégée par la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

24. Lorsque le motif du refus peut être fourni au demandeur, cela peut permettre à la société et à l'ASFC de déterminer si des mesures correctives peuvent être prises. S'il se produit, dans les renseignements que renferme la demande, des changements qui pourraient influencer sur l'évaluation du risque que représente la société, le client peut présenter une nouvelle demande.

25. Un transporteur dont la participation au PAD a été refusée peut formuler, à l'intention du ministre, un exposé par écrit au sujet du refus. Un comité composé de représentants supérieurs de l'ASFC examine alors le cas du transporteur au nom du ministre. L'exposé par écrit doit être envoyé à l'adresse suivante :

Directeur  
Division des programmes des négociants fiables  
Direction des programmes avant l'arrivée à  
la frontière  
Direction générale des programmes  
150, rue Isabella, 4<sup>e</sup> étage  
Ottawa ON K1A 0L8  
Canada

### Retrait

26. Les transporteurs qui désirent se retirer du processus de demande de participation au PAD peuvent le faire en tout temps. Ils doivent en aviser par écrit l'APM chargé de leur dossier. Après qu'un transporteur a signalé son retrait, il reçoit une confirmation par écrit du retrait de sa demande de participation au PAD.

### DEMANDE PAD, PARTIE II

27. Dans la partie II du processus d'agrément PAD, le transporteur doit remplir le formulaire E656, *Programme d'autocotisation des douanes – Demande de participation*

*du transporteur – Partie II*, et transmettre une copie signée par un dirigeant autorisé de la société à l'adresse figurant sur le formulaire. Le formulaire E656 et des instructions sur la façon de le remplir peuvent être obtenus en communiquant avec l'APM attitré. La demande est aussi disponible sur le site Web de l'ASFC sous Publications et formulaires.

28. Le but de la partie II est de s'assurer que les systèmes administratifs et les documents du transporteur rendront possible et confirmeront la déclaration de toutes les marchandises importées au Canada, ainsi que la preuve de leur livraison ou de leur déchargement substitutif. Le transporteur doit démontrer l'existence de pistes de vérification et de contrôles internes se rapportant au transport des marchandises importées, depuis la commande initiale, en passant par la livraison d'une expédition, jusqu'à l'acquittement d'une facture. En outre, comme il est indiqué dans le *Règlement sur le transit des marchandises*, l'admissibilité à titre de transporteur PAD est assujettie à la disponibilité de documents prouvant qu'il a disposé du fret en conformité avec les articles 18 et 20 de la *Loi*.

29. Des détails sur les exigences particulières du PAD afférentes aux systèmes sont fournis dans la partie II de la demande. Ces exigences comprennent la manière dont les systèmes du transporteur :

- a) identifient une expédition PAD (marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer);
- b) identifient un importateur PAD autorisé;
- c) identifient un chauffeur inscrit;
- d) produisent une liste des marchandises dont la livraison a été autorisée et qui n'ont pas été livrées dans les 40 jours, y compris les marchandises en douane;
- e) tiennent à jour une liste des propriétaires-exploitants, des terminaux et des entrepôts;
- f) identifient un client PAD (importateur) dans la partie de ses systèmes où se trouvent les profils de client.

30. Dans la partie II du processus de demande PAD, le transporteur qui fait la demande doit décrire le déroulement de ses opérations pour une expédition internationale, depuis le moment où une commande est reçue, en passant par la livraison des marchandises, jusqu'à la facturation finale et la réception du paiement pour le service. Des documents types ayant trait au déroulement des opérations du transporteur sont aussi demandés à l'appui de la description, par exemple des connaissances, des bordereaux d'expédition, des factures, des documents de contrôle des douanes, des listes de matériel, des registres d'utilisation du matériel et des

relevés de répartition. Ces renseignements doivent être fournis au plus tard six mois après que la partie I de la demande du client a été agréée.

31. Dans la partie II, le transporteur qui fait la demande doit aussi fournir une liste, sur papier ou en format électronique, d'environ 25 expéditions, dans laquelle les expéditions internationales se dirigeant vers le Canada doivent être isolées des autres expéditions. Les transporteurs dont l'historique ne remonte qu'à 90 jours sont priés de fournir une liste de toutes les expéditions internationales se dirigeant vers le Canada. Les renseignements suivants sont requis :

- a) le numéro de contrôle, c.-à-d. le numéro de la facture ou le numéro progressif, le numéro de voyage, le numéro de la commande;
- b) la date de la commande ou du ramassage et le reçu de livraison au client;
- c) la date du reçu de livraison au client;
- d) le nom du client ou du destinataire ou le nom de facturation et l'adresse complète, y compris le pays;
- e) le nom de l'expéditeur et son adresse complète, y compris le pays;
- f) le lieu de ramassage – nom, ville et État;
- g) le nom et l'adresse du lieu de livraison, y compris le pays.

32. Le transporteur doit fournir une liste exhaustive des expéditions, vers le nord, vers le sud et au pays, pour une période précise afin d'assurer l'intégrité des systèmes et une numérotation séquentielle.

33. Avant l'agrément, il doit être démontré que les systèmes et les processus requis à l'appui du PAD et décrits dans la partie II de la demande existent et ils doivent être en état de fonctionner avant que le processus de dédouanement PAD ne puisse être utilisé. Un dirigeant autorisé de la société doit signer le formulaire de demande pour confirmer que les renseignements fournis sont véridiques et complets.

34. Le transporteur PAD agréé doit conserver des relevés de pistes de vérification ayant trait au transport, à la déclaration et à la livraison des marchandises sur copie papier ou en format électronique pendant trois ans, en sus de l'année en cours. Une sanction, qui pourrait comprendre le retrait du PAD, pourrait s'appliquer à la négligence de conserver les pistes de vérification requises.

35. Il importe de noter que l'acceptation et l'agrément de la partie II de la demande :

- a) ne veulent pas dire que les systèmes administratifs du client sont reconnus par l'ASFC;
- b) n'exemptent pas le client d'être assujetti à une sanction pécuniaire administrative (SAP) qui pourrait

découler du défaut de respecter les exigences du PAD ou de l'ASFC.

36. Avant d'accorder l'autorisation PAD finale au client, l'ASFC se réserve le droit de demander des renseignements en plus des détails fournis par le transporteur dans la partie I et la partie II de la demande.

37. Lorsque le transporteur présente des faits erronés ou fournit des renseignements inexacts sur la demande PAD, il peut y avoir imposition d'une sanction, refus de l'agrément et(ou) retrait du PAD. La section intitulée Suspension et annulation de la participation au PAD renferme de plus amples renseignements sur la suspension, le retrait et l'annulation de l'autorisation PAD d'un transporteur.

38. Un résumé des exigences du programme est fourni au transporteur agréé une fois la partie II terminée et approuvée. Le résumé décrit plus en détail les conditions de la participation au PAD. L'agrément PAD accordé à un transporteur qui a réussi le processus de demande de participation au PAD des transporteurs ne peut être transféré ou vendu. Le transporteur ne peut également pas disposer de cet agrément ou l'acquérir par regroupement, par changement de personnalité juridique ou par vente d'une entreprise. Le client doit fournir à l'ASFC un accusé de réception signé de ce résumé. Dès que l'ASFC reçoit une copie signée du résumé des exigences du programme, elle inscrit le nom du transporteur dans le Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC) de l'ASFC, et le transporteur est autorisé à utiliser le processus de dédouanement PAD.

39. Les transporteurs qui ne respectent pas toutes les exigences de la partie II sont avisés par l'APM des changements recommandés. Si un transporteur n'apporte pas les changements en se fondant sur les recommandations du APM, l'ASFC peut demander qu'il se retire du processus de demande ou peut refuser sa demande au motif de ces constatations. Cela n'empêche pas le transporteur de remplir une autre demande si les circonstances qui ont entraîné le retrait ou le refus changent et permettent au transporteur de se conformer à toutes les exigences de la participation au PAD.

#### **TRANSFÈRE D'AUTORISATION AU PAD**

40. L'agrément PAD accordé à un importateur qui a réussi le processus de demande de participation au PAD ne peut être transféré ou vendu. L'importateur ne peut également pas disposer de cet agrément ou l'acquérir par regroupement, par changement de personnalité juridique ou par vente d'une entreprise.

#### **CONTRÔLE**

41. L'APM attitré doit procéder à un contrôle régulièrement afin que le transporteur demeure un

participant en règle au PAD. Dans ce processus, il vérifie si chaque transporteur PAD agréé remplit toutes ses obligations PAD et détermine s'il faut un plan d'action ou une orientation.

42. Le but du processus de contrôle est de s'assurer que :

- a) toutes les obligations PAD ont été remplies conformément à l'alinéa 32(2)b) de la *Loi* et aux règlements connexes;
- b) le client PAD agréé connaît bien les exigences opérationnelles du programme;
- c) un plan d'action sera, au besoin, mis en oeuvre;
- d) tout plan d'action existant est évalué;
- e) toute sanction pécuniaire administrative justifiée en cas d'inobservation est imposée, selon les besoins;
- f) il peut être déterminé s'il faut maintenir la participation au programme ou s'il faut un retrait du programme;
- g) le client demeure à faible risque.

**Nota :** Les sanctions administratives pécuniaires visant spécifiquement les exigences à respecter par un transporteur participant au PAD peuvent être retrouvées en consultant le site Web de l'ASFC à [www.asfc.gc.ca](http://www.asfc.gc.ca). Le transporteur PAD n'est pas exonéré des autres sanctions générales qui existent.

#### **OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR PAD AGRÉÉ**

43. La participation au PAD exige une communication et des mises à jour courantes des données entre le transporteur agréé et son APM attitré. Des mises à jour de ces listes ou des rapports néants sont fournis au APM, dans le format applicable, en respectant les paramètres convenus par le client et le APM pendant le processus de demande de participation au PAD, partie II. Le transporteur PAD est tenu d'aviser son APM des changements dans les renseignements fournis sur la demande dans les 15 jours suivant ces changements. Voir l'annexe F pour un tableau des exceptions à ce délai de 15 jours.

44. Les transporteurs agréés sont tenus de fournir les renseignements dont fait état la section intitulée Marchandises non livrées du présent document sur toute expédition non livrée dans les 40 jours qui suivent celui où leur livraison est autorisée ou celui où elles sont mises sous douane. L'APM attitré doit immédiatement être avisé par écrit. Cette obligation s'applique que ce soit le processus PAD ou tout autre processus de déclaration qui est utilisé.

## SUSPENSION ET ANNULATION DE LA PARTICIPATION AU PAD

45. L'ASFC peut suspendre ou annuler une autorisation PAD si :

- a) l'autorisation a été obtenue grâce à des renseignements faux ou trompeurs;
- b) le transporteur PAD ne respecte plus les exigences aux termes du paragraphe 10.5(1) du *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits*;
- c) le transporteur PAD devient insolvable;
- d) le transporteur PAD le demande.

46. Si l'ASFC décide de suspendre ou d'annuler une autorisation PAD, elle doit :

- a) envoyer, au transporteur PAD, un avis écrit énonçant les motifs de la décision;
- b) donner l'occasion au transporteur PAD de faire appel par écrit de la décision.

47. Les appels par écrit doivent être envoyés dans les 90 jours de la date de la suspension au :

Directeur  
Division des programmes des négociants fiables  
Direction des programmes avant l'arrivée à la frontière  
Direction générale des programmes  
150, rue Isabella, 4<sup>e</sup> étage  
Ottawa ON K1A 0L8  
Canada

48. La suspension ou l'annulation de l'autorisation PAD entre en vigueur :

- a) le jour où l'avis est reçu; ou
- b) le 15<sup>e</sup> jour suivant celui où l'avis est envoyé par le courrier ou par porteur.

### TRANSPORTEURS PAD – LISTE DES PARTICIPANTS

49. Comme service à ses clients, l'ASFC publie une liste des transporteurs dont la participation au PAD a été agréée, sur le site Web de l'ASFC sous Programmes et services, Dédouanement plus facile, Programme d'autocotisation des douanes, transporteurs et ensuite, transporteurs approuvés au PAD.

50. Les transporteurs énumérés sont ceux qui ont accepté de voir le nom de leur société affiché sur le site Web de l'ASFC. Donc, cette liste pourrait ne pas comprendre tous les transporteurs PAD agréés.

## SECTION 2 – DÉCLARATION

### RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

51. Bien que le PAD ne modifie pas l'obligation de déclarer les marchandises conformément à l'article 12 de la *Loi*, les exigences spécifiques connexes de la déclaration ont été adaptées afin d'appuyer le processus de dédouanement PAD rationalisé. Le processus de dédouanement PAD sert à demander l'autorisation de livrer des marchandises commerciales admissibles qui sont importées par un importateur qui est autorisé dans le cadre du PAD.

52. Le contexte PAD se caractérise notamment par le fait que le dédouanement des expéditions PAD n'exige pas des documents sur le fret. Toutefois, si un agent des services frontaliers le demande, le transporteur PAD faisant la déclaration doit fournir une preuve satisfaisante du déchargement des marchandises importées au Canada. Le transporteur PAD doit avoir en place tous les documents, systèmes, pistes de vérification et liens nécessaires à l'appui du processus PAD.

53. Les transporteurs et les importateurs autorisés dans le cadre du PAD ont démontré qu'ils sont des clients à faible risque. Lors du dédouanement PAD, les renseignements suivants sont requis en confirmation de leur autorisation :

- a) l'**identification du transporteur** PAD par la présentation du code de transporteur à quatre caractères du transporteur sous forme de code à barres approuvé;
- b) l'**identification de l'importateur** PAD par la présentation du numéro d'entreprise (NE) à 15 caractères de l'importateur, sous forme de code à barres approuvé;
- c) le numéro d'identification du chauffeur inscrit dans le mode routier.

54. Le processus de dédouanement PAD vise à faciliter la livraison directe des marchandises admissibles à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire et l'accent est alors mis sur la déclaration à la frontière et le traitement à la ligne d'inspection primaire (LIP).

55. Comme la déclaration en détail provisoire n'est pas une condition de la mainlevée dans le PAD, une documentation de mainlevée n'est pas requise pour les marchandises déclarées par le processus de dédouanement PAD. Le transporteur PAD est néanmoins tenu d'avoir des documents de transport disponibles à l'appui au moment de la déclaration. Il n'est pas nécessaire de présenter ces

documents, sauf s'ils sont demandés par un agent des services frontaliers en confirmation de renseignements comme :

- a) une description générale des marchandises;
- b) le lieu de chargement;
- c) le nombre d'articles et le poids;
- d) le nom et l'adresse du destinataire.

56. Vu que certaines marchandises pourraient n'être pas admissibles au dédouanement PAD (p. ex. des marchandises qui sont assujetties aux exigences d'autres ministères gouvernementaux (AMG) ou qui sont expédiées au Canada de l'extérieur des États-Unis ou du Mexique), l'importateur est avisé qu'il doit y avoir en place un processus permettant d'informer le transporteur PAD par écrit ou électroniquement que les marchandises seront déclarées par le PAD. L'option servant à déclarer les marchandises à l'ASFC influe sur les exigences connexes de la déclaration et la responsabilité du transporteur.

57. Les marchandises qui ne sont pas admissibles au dédouanement PAD doivent être déclarées à l'ASFC par une option de mainlevée de rechange ou être transportées à l'intérieur du pays sous douane. Les exigences de ces options de déclaration ne sont pas modifiées par l'autorisation de l'importateur dans le PAD, sauf qu'une facture renfermant des données d'une qualité propice à l'appréciation (QA) n'a pas à être présentée, à moins d'être exigée par un AMG ou demandées par un agent des services frontaliers. Si un agent des services frontaliers demande la QA, le client doit présenter une copie papier et ne peut transmettre la QA par voie électronique.

58. Le transporteur doit fournir aux importateurs PAD, ou à leur courtier désigné, un rapport renfermant assez de renseignements pour faciliter le respect des obligations des importateurs afférents à la déclaration en détail des marchandises à l'ASFC. Le transporteur, au point de destination final, doit obtenir une preuve de livraison en clôture du contrat de livraison de l'expédition.

#### **VÉRIFICATION À LA FRONTIÈRE**

59. L'ASFC continue à se réserver le droit d'examiner les expéditions et les moyens de transport qui entrent au Canada. À l'occasion, l'ASFC peut renvoyer une expédition PAD aux fins d'activités vérificatives comme :

- a) un examen des documents;
- b) un examen de détection de la contrebande;
- c) un contrôle de la cabine;
- d) des examens au hasard.

#### **Examen des documents**

60. L'ASFC peut procéder à un examen des documents avant d'accorder l'autorisation de livrer des marchandises PAD afin de vérifier l'admissibilité des marchandises déclarées par le processus de dédouanement PAD. La demande peut être faite par l'ASFC au transporteur PAD ou à l'importateur PAD. L'examen des documents sert à vérifier si les marchandises déclarées par le processus PAD sont prohibées, contrôlées ou réglementées et si les marchandises ont été expédiées vers le Canada, des États-Unis ou du Mexique, si elles sont importées par un importateur agréé et si leur lieu de destination est une installation d'un destinataire agréé. Les types de documents qui pourraient être demandés aux fins d'un examen seraient, par exemple, le connaissance, la facture pro forma du transporteur ou des manifestes d'expédition.

61. Les types de renseignements ci-dessous pourraient être demandés pour évaluer le risque quant à l'admissibilité au dédouanement PAD :

- a) la description des marchandises;
- b) la quantité (nombre, volume ou poids selon les circonstances);
- c) l'endroit où les marchandises ont été chargées dans le moyen de transport;
- d) le nom et l'adresse du destinataire;
- e) le nom et l'adresse de l'expéditeur/du vendeur.

62. Lorsque le transporteur omet de fournir les renseignements demandés par un agent des services frontaliers qui veut déterminer l'admissibilité des marchandises ou l'admissibilité au PAD, une méthode de déclaration substitutive doit être suivie et une sanction peut être imposée.

63. Les sous-sections suivantes du présent memorandum décrivent les exigences des options de dédouanement PAD servant à déclarer des marchandises en vue d'une autorisation de livrer avant la mainlevée.

#### **EXIGENCES DE LA DÉCLARATION**

64. Les marchandises qui entrent au Canada sont déclarées à l'ASFC afin d'obtenir l'autorisation de livrer. La déclaration peut être faite par Échange de données informatisées (EDI) ou sur papier et, si la déclaration est faite sur papier, les exigences de la déclaration PAD sont minimales. Il n'est pas nécessaire de présenter un document de contrôle du fret lorsque les marchandises sont déclarées par le processus de dédouanement PAD.

65. Lors du dédouanement PAD, la présentation du code à barres du transporteur PAD agréé et du code à barres de l'importateur PAD agréé, soit séparément, soit sur une

feuille d'introduction, constitue une déclaration écrite de marchandises PAD. Le défaut de déclarer des marchandises par le processus de dédouanement PAD au moyen des codes à barres nécessaires peut entraîner l'imposition d'une sanction. L'annexe D du présent memorandum renferme des renseignements sur les caractéristiques PAD du code à barres non EDI et sur les exigences de leur mise à l'essai. La mise à l'essai du code à barres est obligatoire dans la partie II du processus de demande. Les caractéristiques du code à barres pour les transporteurs EDI figurent à l'annexe E.

## DÉCLARATION SUR PAPIER

### Autoroute (option de service (OS) 497)

66. Les marchandises entrant au Canada par autoroute doivent être déclarées à l'ASFC afin d'obtenir l'autorisation de les livrer au premier point d'arrivée (PPA). Les marchandises transportées par mode aérien mais qui se déplacent par camion au Canada (Expéditions aériennes par camion) doivent répondre aux mêmes exigences que le dédouanement du PAD (importateur du PAD, transporteurs du PAD, chauffeurs EXPRES/PICSC) au premier point d'arrivée – le dédouanement du PAD ne peut être demandé à l'intérieur du pays.

### Exigences relatives aux données

67. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués sous chaque option de service. Voir le paragraphe intitulé « Autoroute (OS 539 et 547) » qui renferme des renseignements sur l'arrivée par EDI pour les transporteurs routiers.

### Importateur PAD unique – Expédition PAD unique

68. L'autorisation de livrer des marchandises admissibles par l'option de service (OS) 497, PAD autoroute, papier, nécessite les renseignements suivants :

Exigences de la déclaration :

- a) Code à barres du transporteur PAD
- b) Code à barres NE de l'importateur PAD
- c) Carte d'inscription du chauffeur

### Importateur PAD unique – Expéditions PAD multiples

69. Lorsqu'un transporteur a plus d'une expédition à bord d'un moyen de transport pour le même importateur agréé, un seul code à barres est nécessaire pour le NE de cet importateur. Quel que soit le nombre d'expéditions PAD dans le moyen de transport destinées à un seul importateur, les exigences de la déclaration sont les mêmes.

Exigences de la déclaration :

- a) Code à barres du transporteur PAD
- b) Code à barres NE de l'importateur PAD

- c) Carte d'inscription du chauffeur

### Importateurs PAD multiples – Expéditions PAD multiples

70. Lorsqu'un transporteur PAD a des expéditions PAD destinées à de multiples importateurs dans le même moyen de transport, un code à barres NE distinct est nécessaire pour chaque importateur au moment de la déclaration. Le code à barres d'un transporteur et la carte d'inscription du chauffeur ne doivent être présentés qu'une seule fois. Par exemple :

Exigences de la déclaration :

- a) Code à barres du transporteur PAD
- b) Code à barres du numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD n° 1
- c) Code à barres du numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD n° 2
- d) Code à barres du numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD n° 3
- e) Carte d'inscription du chauffeur

**Nota :** Chaque importateur est traité comme un passage distinct.

### Chargements mixtes (marchandises PAD avec marchandises non PAD)

71. Un moyen de transport contenant des marchandises devant faire l'objet d'un dédouanement PAD peut aussi contenir des marchandises qui ne peuvent pas être ainsi dédouanées. Dans un tel cas, il n'est pas exempté des exigences fondamentales applicables aux marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD – transporteur PAD, importateur PAD, chauffeur inscrit.

72. Les marchandises à bord d'un moyen de transport qui ne qualifient pas au dédouanement PAD doivent être déclarées à l'aide d'une option de mainlevée substitutive en vigueur (p. ex. SEA, MDM), conformément aux exigences de cette option.

73. Dans le PAD, une caractéristique influant sur les options de mainlevée non PAD substitutives est la présentation non obligatoire d'une facture renfermant des données d'une qualité propice à l'appréciation (QA), à moins que la mainlevée ne soit assujettie à une exigence particulière d'un AMG. Lorsqu'une facture QA n'est pas nécessaire, les autres documents devant faire partie d'une documentation de mainlevée particulière demeurent les mêmes, par exemple, il faut fournir un document de contrôle du fret, une facture commerciale, un numéro de transaction, des licences, des certificats. Cela n'a trait qu'aux expéditions pour les importateurs PAD agréés. Si un agent des services frontaliers demande la QA, le client doit présenter une copie papier et ne peut transmettre la QA par voie électronique.

### Utilisation d'un transporteur PAD secondaire

74. Si le transporteur principal PAD autorisé confie en sous-traitance à un autre transporteur PAD autorisé la déclaration des marchandises par le processus de dédouanement PAD, le code de transporteur du deuxième transporteur PAD doit aussi être fourni sous forme de code à barres, en plus du code de transporteur du transporteur PAD principal.

Exigences de la déclaration :

- a) Code à barres du transporteur PAD principal
- b) Code à barres NE de l'importateur PAD
- c) Carte d'inscription du chauffeur
- d) Code à barres du transporteur PAD secondaire
- e) Lettre d'autorisation

### Suivi des expéditions

75. Les transporteurs pouvant utiliser le Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada grâce à ce système en fournissant un numéro de contrôle du fret (NCF), aussi appelé numéro de document de transport (NDT), comme identificateur d'expédition. Quand cet identificateur est fourni, il doit être sous forme de code à barres et un numéro distinct sous forme de code à barres est requis pour chaque expédition à l'égard de laquelle le transporteur a besoin d'un message STAM. Lorsque le transporteur PAD présente un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, il reçoit un message **autorisation de livrer** pour chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

76. Le numéro utilisé comme identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, et se composer d'au plus 25 caractères, dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas nécessaire. Si vous voulez recevoir un message STAM **autorisation de livrer** pour des expéditions distinctes, vous devez fournir les données suivantes sous forme de code à barres :

Exigences de la déclaration :

- a) NCF/NDT, y compris le code du transporteur PAD
- b) Code à barres NE de l'importateur PAD
- c) Carte d'inscription du chauffeur

77. Lorsque des expéditions destinées à plus d'un importateur PAD sont déclarées par le processus de

dédouanement PAD, les numéros d'identification NCF/NDT fournis doivent être groupés par numéro d'importateur PAD. Le système CADEX produit un avis de rapport de mainlevée utilisant le numéro de transaction comme donnée de base. Les clients doivent se rappeler qu'ils ne recevront pas d'avis de mainlevée pour les expéditions PAD puisque la donnée de base d'identification pour la mainlevée est un NCF/NDT. Le seul système qui transmet le statut des expéditions PAD est le STAM.

78. Si le transporteur PAD choisit d'inclure les renseignements NCF/NDT, une mention PAD peut être ajoutée au code à barres comme moyen de distinguer les déclarations PAD des déclarations non PAD. Lorsque les barres du PAD sont incluses dans le code à barres, elles font partie des 25 caractères admissibles et le mot PAD peut aussi être imprimé dans le code à barres. Par exemple :

XXXXCSA890123456789012345

Code de transporteur	Mention PAD	Reste des caractères NCF/NDT attribués au transporteur
----------------------	-------------	--

79. Il est à noter que le transporteur PAD **ne doit pas utiliser** un code à barres SEA pour les expéditions PAD.

### Dédouanement facilité à la LIP

#### Code de l'option de service (OS)

80. Pour faciliter le dédouanement d'une expédition PAD, le transporteur PAD faisant la déclaration a le choix de présenter le code de l'option de service PAD, **00497** (5 chiffres avec des zéros obligatoires à gauche), sous forme de code à barres sur sa feuille d'introduction, comme partie des renseignements devant être introduits par balayage dans le SSMAEC au moment de la déclaration. Lorsque le transporteur PAD ne fournit pas le code de l'option de service, l'agent des services frontaliers introduit le code à la LIP. Si le transporteur indique l'option de service, elle doit être le premier code à barres présenté :

Exigences de la déclaration avec l'OS :

- a) Code à barres de l'option de service (00497)
- b) Code à barres du transporteur PAD
- c) Code à barres NE de l'importateur PAD
- d) Carte d'inscription du chauffeur

#### Façons de présenter les codes à barres

81. Sans que cela ne soit une exigence, l'utilisation d'une feuille d'introduction assortie des codes à barres appropriés facilitera le traitement à la LIP. Les renseignements sous forme de codes à barres pourraient aussi être présentés au moyen de codes à barres laminés ou par l'impression des renseignements sous forme de codes

à barres sur les documents commerciaux que transporte le chauffeur. La feuille d'introduction PAD sert à déclarer les marchandises afin d'obtenir l'autorisation de les livrer. Quelle que soit l'option employée, il faut utiliser un identificateur PAD.

### Examen du fret

82. L'examen du fret dans le mode routier peut avoir lieu à la frontière, ou à l'intérieur du pays dans l'entrepôt d'attente du transporteur, lorsqu'il s'agit d'un chargement mixte. Quoiqu'il en soit, l'ASFC détermine quand un examen est nécessaire et où il aura lieu. Le transporteur, à la destination finale, obtient une preuve de livraison en clôture du contrat de livraison de l'expédition.

### Historique des passages

83. Le processus de dédouanement PAD repose sur l'agrément préalable de l'importateur, du transporteur et du chauffeur. Le statut de chacun de ces participants est saisi dans le SSMAEC pour validation. Lorsqu'un transporteur arrive à la frontière et déclare des marchandises en vue d'obtenir l'**autorisation de livrer**, le processus de dédouanement PAD exige que le statut de chaque participant soit validé. Une fois établi que les trois participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** les marchandises est accordée.

84. Dans le scénario du PAD autoroute sur papier, les renseignements sur le fret ne sont pas requis ou saisis. Un historique des passages est plutôt saisi pour chaque déclaration de transport transfrontalier de marchandises par le processus de dédouanement PAD. La déclaration se compose du code du transporteur, du NE de l'importateur, du numéro d'inscription du chauffeur, de la date, de l'heure et du bureau d'entrée de l'ASFC au Canada.

85. Comme un soutien automatisé en temps réel est nécessaire à la validation du statut de l'importateur, du transporteur et du chauffeur avant que la livraison des marchandises ne soit autorisée et à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas disponible dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT) ou à l'intérieur du pays.

86. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués sous chaque option de service. Voir le paragraphe 106 qui renferme des renseignements sur l'arrivée par EDI pour les transporteurs routiers.

### Modes aérien, ferroviaire et maritime (OS 521)

#### Exigences relatives aux données

87. Les marchandises admissibles dont l'entrée au Canada est assurée par des transporteurs aériens, ferroviaires ou maritimes PAD autorisés peuvent faire l'objet d'un dédouanement PAD. Le processus et les exigences de la

déclaration dans ces modes sont semblables à ceux dans le mode routier. Les renseignements suivants sont requis sous forme de code à barres :

Exigences minimales de la déclaration :

- a) NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD
- b) Code à barres NE de l'importateur PAD
- c) Un document de contrôle du fret n'est pas nécessaire.
- d) Importateur unique – Expédition PAD unique

88. L'**autorisation de livrer** des marchandises PAD par l'option de service (OS) 521, PAD aérien, ferroviaire, maritime, papier nécessite les renseignements suivants :

Exigences de la déclaration :

- a) NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD
- b) Code à barres NE de l'importateur PAD

#### Importateur PAD unique – Expéditions PAD multiples

89. Lorsqu'un importateur PAD a plus d'une expédition à bord d'un moyen de transport qui doivent être dédouanées par le processus PAD, seulement un code à barres est requis pour le NE de cet importateur. Quel que soit le nombre d'expéditions PAD dans le moyen de transport destinées à un seul importateur, les exigences de la déclaration sont les mêmes.

Exigences de la déclaration :

- a) NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD
- b) Code à barres NE de l'importateur PAD

#### Importateurs PAD multiples – Expéditions PAD multiples

90. Lorsqu'un transporteur PAD a des expéditions PAD destinées à de multiples importateurs dans le même moyen de transport, un code à barres NE distinct est nécessaire pour chaque importateur PAD au moment de l'importation. Le code à barres d'un transporteur ne doit être présenté qu'une seule fois. Par exemple :

Exigences de la déclaration :

- a) NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD
- b) Code à barres du premier importateur PAD
- c) Code à barres du deuxième importateur PAD
- d) Code à barres du troisième importateur PAD

Chaque importateur est traité comme un passage distinct.

### **Chargements mixtes (marchandises PAD avec marchandises non PAD – chargement incomplet de camion)**

91. Un moyen de transport contenant des marchandises devant faire l'objet d'un dédouanement PAD peut aussi contenir des marchandises qui ne peuvent être ainsi dédouanées. Dans un tel cas, il n'est pas dérogé aux exigences fondamentales applicables aux marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD – transporteur PAD, importateur PAD.

92. Les marchandises à bord d'un moyen de transport qui peuvent faire l'objet d'un dédouanement PAD doivent être déclarées à l'aide de l'option de mainlevée existante substitutive, conformément aux exigences de cette option.

93. Dans le PAD, une caractéristique influant sur les options de mainlevée non PAD substitutives est la présentation non obligatoire d'une facture renfermant des données d'une qualité propice à l'appréciation (QA) à moins que la mainlevée ne soit assujettie à une exigence particulière d'un AMG. Lorsqu'une facture QA n'est pas nécessaire, les autres documents devant faire partie d'une documentation de mainlevée particulière demeurent les mêmes, par exemple, il faut fournir un document de contrôle du fret, une facture commerciale, un numéro de transaction, des licences, des certificats.

### **Utilisation d'un transporteur secondaire**

94. Si le transporteur PAD autorisé utilise un autre transporteur PAD pour transporter des marchandises jusqu'au Canada en employant le processus de dédouanement PAD, le code à barres du transporteur du deuxième transporteur est obligatoire. Les codes à barres nécessaires sont alors les suivants :

Exigences minimales de la déclaration :

- a) NDT ou NCF, y compris le code de transporteur du transporteur PAD principal
- b) Code à barres NE de l'importateur PAD
- c) Code de transporteur du transporteur PAD secondaire

95. Les membres de l'équipage doivent respecter les exigences normales de la déclaration dans le mode par lequel ils entrent au Canada. Toutefois, il n'est pas nécessaire qu'ils soient autorisés dans le cadre du Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) en tant que condition de la déclaration des marchandises par le processus de dédouanement PAD pour obtenir l'**autorisation de livrer** les marchandises.

### **Suivi des expéditions**

96. Les transporteurs pouvant utiliser le Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées

jusqu'au Canada grâce à ce système en fournissant un numéro de contrôle du fret (NCF), aussi appelé numéro de document de transport (NDT), comme identificateur d'expédition. Quand cet identificateur est fourni, il doit être sous forme de code à barres et un numéro distinct sous forme de code à barres est requis pour chaque expédition à l'égard de laquelle le transporteur a besoin d'un message STAM. Lorsque le transporteur PAD présente un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, il reçoit un message **autorisation de livrer** pour chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

97. Le numéro utilisé comme identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, et se composer d'au plus 25 caractères dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas requis. Si vous désirez recevoir le message STAM **autorisation de livrer** pour des expéditions distinctes, vous devez fournir les données suivantes sous forme de code à barres :

Exigences de la déclaration :

- a) NCF/NDT, y compris le code du transporteur PAD
- b) Code à barres de l'importateur PAD

98. Lorsque des expéditions destinées à plus d'un importateur PAD sont déclarées par le processus de dédouanement PAD, les numéros d'identification NCF/NDT fournis doivent être groupés par numéro d'importateur PAD. Vu qu'un numéro de transaction n'est pas saisi, le message STAM n'est pas transmis aux participants CADEX.

### **Dédouanement facilité à la LIP**

#### **Moyens de présenter les codes à barres**

99. Pour faciliter le traitement par l'ASFC, il est recommandé, mais non obligatoire, de présenter les renseignements sous forme de code à barres dans une feuille d'introduction PAD. Lorsque le transporteur a rempli les documents de contrôle du fret (DCF) pour les expéditions PAD à bord du moyen de transport, les DCF peuvent aussi être annexés aux renseignements sous forme de code à barres et(ou) à la feuille d'introduction. Un code à barres facultatif servant à identifier l'option de service (**00521** – cinq chiffres avec des zéros à gauche) peut être fourni par le transporteur pour faciliter encore plus le processus de dédouanement PAD.

Exigences de la déclaration avec l'OS :

- a) Code à barres de l'option de service (00521)

b) NDT ou NCF, y compris le code du transporteur PAD

c) Code à barres NE de l'importateur PAD

100. Lorsque les renseignements sous forme de code à barres sont présentés à l'ASFC, ils sont introduits dans le SSMAEC et l'agent des services frontaliers décide d'accorder l'autorisation de livrer les marchandises ou de renvoyer l'expédition. Si un NDT ou un NCF est présenté et si l'autorisation de livrer les marchandises est accordée, un message STAM est transmis au transporteur. Vu qu'un numéro de transaction n'est pas présenté au moment de la déclaration, l'importateur ne reçoit pas un avis de mainlevée par le CADEX.

101. La déclaration sous forme de code à barres PAD, y compris les trois éléments d'information obligatoires, est présentée à l'ASFC aux endroits suivants, selon le mode :

- a) PAD aérien messageries – À l'aéroport de destination
- b) PAD aérien – Au premier point d'arrivée (premier aéroport d'atterrissage)
- c) PAD ferroviaire – Au premier bureau de l'ASFC où le service ferroviaire est fourni, sinon au premier point d'arrivée
- d) PAD maritime, pour la circulation maritime des vraquiers des Grands Lacs et des caboteurs provenant des États-Unis – Au premier point d'arrivée

#### Examen du fret

102. L'examen du fret aérien a lieu dans l'entrepôt d'attente du transporteur aérien. C'est toujours l'ASFC qui détermine quand un examen est nécessaire et où il doit avoir lieu. Le transporteur, à la destination finale, obtient une preuve de livraison en clôture du contrat de livraison de l'expédition.

#### Historique des passages

103. Le processus de dédouanement PAD dans les modes non routiers repose sur l'agrément préalable de l'importateur et du transporteur. Le statut de chacun de ces participants est saisi dans le SSMAEC pour validation. Lorsqu'un transporteur arrive et déclare des marchandises afin d'obtenir l'**autorisation de livrer**, le processus de dédouanement PAD exige que le statut de chaque participant soit validé. Une fois établi que tous les participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** des marchandises est accordée.

104. Étant donné qu'un soutien automatisé en temps réel est nécessaire à la validation du statut de l'importateur et du transporteur avant que la livraison des marchandises ne soit autorisée, ainsi qu'à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas disponible dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT) ou à l'intérieur du pays.

#### ÉCHANGE DE DONNÉES INFORMATISÉ (EDI)

105. Tous les transporteurs EDI doivent transmettre des déclarations de fret et de moyen de transport en fonction des délais établis par le mode de transport.

106. Comme dans toutes les options de dédouanement PAD, lorsque le moyen de transport contient des marchandises qui sont déclarées à l'ASFC en vue d'une **autorisation de livrer**, le transporteur et l'importateur doivent être des clients PAD autorisés.

107. Les transporteurs PAD agréés peuvent transmettre par EDI leur déclaration à l'ASFC en vue de l'**autorisation de livrer** des marchandises PAD admissibles. Se reporter au Document sur les exigences à l'égard des participants (DEP) pour les transporteurs PAD, un chapitre du Document sur les exigences à l'égard des clients - commerce électronique (DECCE), où vous trouverez des renseignements sur les éléments d'information requis, sur le formatage des messages EDI et sur les tables de codes. Le DEP pour les transporteurs PAD, un chapitre dans le DECCE peut être obtenu en communiquant avec l'Unité du commerce électronique de l'ASFC, au numéro **1-888-957-7224**.

#### Autoroute (OS 539 et 547)

108. Les déclarations de fret routier et de moyen de transport routier transmises par EDI doivent être reçues et traitées par l'ASFC au moins **une heure** avant l'arrivée au premier point d'arrivée. Les déclarations de fret routier et de moyen de transport routier par EDI peuvent être présentées jusqu'à 30 jours avant l'arrivée. Toutefois, si le fret n'est pas utilisé après 30 jours, les données sur le fret doivent être présentées de nouveau ou annulées par le transporteur.

109. Les transporteurs routiers utilisant l'EDI pour présenter les données de la déclaration à l'ASFC doivent transmettre deux déclarations interdépendantes :

- a) la déclaration de fret routier EDI A8A (539 – détails sur des expéditions distinctes),
- b) la déclaration de moyen de transport routier EDI A9 (547 – qui lie toutes les expéditions distinctes pour chaque passage vers le Canada).

#### Déclaration de fret (avant l'arrivée)

110. La déclaration de fret routier EDI A8A fournit des détails sur chaque expédition dans le moyen de transport et se compose de renseignements similaires à ceux que renferme le formulaire A8A sur papier, Document de contrôle du fret, avec, en plus, des éléments propres au PAD, tel le NE de l'importateur PAD autorisé. Une liste complète des éléments d'information devant être transmis à l'ASFC dans la déclaration de fret EDI figure dans les formats de message du DEP des transporteurs PAD du DECCE.

### Déclaration de moyen de transport (avant l'arrivée)

111. La déclaration de moyen de transport non seulement fournit des détails sur le moyen de transport même mais sert aussi à énumérer tout le fret connexe. Voir l'annexe G pour une démonstration indiquant comment les A8A *Déclarations de fret individuelles* se rapporte au A9 *Déclaration de fret routier*.

112. Dans le PAD, au moins un numéro de déclaration de fret doit figurer sur la déclaration de moyen de transport connexe. Un maximum de 999 numéros de déclaration de fret peut figurer sur une seule déclaration de moyen de transport. Si une seule déclaration de fret liée à la déclaration de moyen de transport contient une inexactitude, toute la déclaration de moyen de transport est rejetée.

### Déclaration à la frontière

113. Lorsque la déclaration de fret et la déclaration de moyen de transport correspondantes ont été transmises par EDI et acceptées par l'ASFC, le chauffeur doit fournir les renseignements suivants sous forme de code à barres à la LIP au moment où le moyen de transport arrive à la frontière.

Exigences de la déclaration :

- a) Option de service 547
- b) Numéro de la déclaration de moyen de transport, y compris le code du transporteur
- c) Carte d'inscription du chauffeur

114. Le numéro de la déclaration de moyen de transport doit être le même numéro que celui ayant servi à identifier la déclaration de moyen de transport par EDI et les quatre premiers caractères doivent correspondre au code du transporteur.

### Chargements mixtes (chargement incomplet de camion)

115. Un transporteur PAD EDI autorisé peut déclarer toutes les marchandises à bord d'un moyen de transport électroniquement. Les marchandises non PAD dont la mainlevée n'est pas accordée au premier point d'arrivée peuvent se rendre à un entrepôt de service spécial (SO, de l'anglais special operating) agréé ou à un autre entrepôt d'attente et y demeurer jusqu'à ce que leur mainlevée soit accordée. Le transporteur n'est pas tenu d'avoir des marchandises PAD à bord d'un moyen de transport pour pouvoir circuler à l'intérieur du pays jusqu'à son entrepôt de SO.

116. Les transporteurs PAD EDI autorisés peuvent demander un agrément d'entrepôt d'attente de type SO pour le fret par chargement incomplet de camion EDI. Le Mémoire D4-1-4, *Entrepôts d'attente des douanes*, renferme des renseignements sur la demande d'un agrément d'entrepôt de type SO. L'autorisation d'un

agrément d'entrepôt de type SO est dépendante des exigences opérationnelles de la région concernée.

117. Lorsqu'un moyen de transport arrive à la LIP et contient une expédition dont la déclaration SEA est en statut d'invalidité (couramment appelé « échec de la demande SEA »), l'expédition peut, à la demande du transporteur, être autorisée à se rendre à l'entrepôt SO du transporteur. Bien qu'aucun autre document ne soit requis, l'ASFC doit, à la frontière, changer manuellement le code de bureau afin que le moyen de transport puisse poursuivre sa route.

**Nota :** Le transporteur doit faire une demande écrite de changement du code de bureau de destination avant que le changement ne soit fait.

118. L'arrivée des marchandises non PAD dont la mainlevée n'est pas accordée au premier point d'arrivée doit être signalée électroniquement à l'entrepôt SO. Sur réception d'un message STAM, les marchandises peuvent alors être livrées. Si une expédition est renvoyée en vue d'un examen, les marchandises doivent être retournées à l'entrepôt d'attente routier ou à une autre installation désignée. Les marchandises dont la livraison est autorisée au bureau frontalier de l'ASFC peuvent être livrées en cours de route à l'entrepôt SO du transporteur PAD.

### Utilisation d'un transporteur secondaire

119. Lorsque le transporteur PAD principal utilise un autre transporteur pour transporter des marchandises en son nom, le code de transporteur du transporteur secondaire doit aussi être fourni sous forme de code à barres. Toutes les autres règles ayant trait aux transporteurs secondaires s'appliquent.

120. Pour un aperçu des scénarios EDI de camion, se reporter à l'annexe B.

### Suivi des expéditions

121. Les transporteurs qui utilisent le STAM peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada grâce à ce système en fournissant un NCF, ou NDT, comme identificateur d'expédition. Quand cet identificateur est fourni, il doit être sous forme de code à barres et un numéro distinct sous forme de code à barres est nécessaire pour chaque expédition à l'égard de laquelle le transporteur a besoin d'un message STAM.

122. Lorsque le transporteur PAD présente un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, il reçoit un message « **autorisation de livrer** » pour chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

123. Le numéro servant d'identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, et se composer d'au plus 25 caractères dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant

donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas requis. Si vous voulez recevoir le message STAM « **autorisation de livrer** » pour des expéditions distinctes, vous devez fournir les données suivantes sous forme de code à barres :

Exigences de la déclaration :

- a) NCF/NDT, y compris le code du transporteur PAD
- b) Code à barres de l'importateur PAD
- c) Carte d'inscription du chauffeur

124. Lorsque des expéditions destinées à plus d'un importateur PAD sont déclarées par le processus de dédouanement PAD, les numéros d'identification NCF/NDT fournis doivent être groupés par numéro d'importateur PAD. Vu qu'aucun numéro de transaction n'est saisi, un message STAM n'est pas transmis aux participants CADEX.

### **Dédouanement facilité à la LIP**

#### **Façons de présenter les codes à barres**

125. Il est obligatoire de présenter les renseignements sous forme de code à barres sur une feuille d'introduction PAD. Cette feuille doit être agréée par un APM de l'ASFC avant l'octroi de l'agrément PAD.

#### **Examen du fret**

126. Si un examen du fret est nécessaire au premier point d'arrivée, le transporteur n'est pas autorisé à entrer au pays avant que l'examen ne soit terminé.

#### **Historique des passages**

127. Le processus de dédouanement PAD repose sur l'agrément préalable de l'importateur, du transporteur et du chauffeur. Le statut de chacun de ces participants est saisi dans le SSMAEC pour validation. Lorsqu'un transporteur arrive à la frontière et déclare des marchandises afin d'obtenir l'**autorisation de livrer**, le processus de dédouanement PAD exige que le statut de chaque participant soit validé. Une fois établi que les trois participants sont autorisés, l'**autoriser de livrer** les marchandises est accordée.

128. Étant donné qu'un soutien automatisé en temps réel est nécessaire à la validation du statut de l'importateur, du transporteur et du chauffeur avant que la livraison des marchandises ne soit autorisée, ainsi qu'à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas disponible dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT) ou à l'intérieur du pays.

## **Pannes des systèmes**

### **Panne imprévue à l'ASFC**

129. Si l'ASFC subit une panne au moment de l'arrivée d'un transporteur EDI, l'agent des services frontaliers examine les documents du fret sur papier à bord pour déterminer si un examen est requis. L'agent des services frontaliers conserve le code à barres du moyen de transport et une copie de l'inscription du chauffeur. Si aucun examen n'est requis, le chauffeur est autorisé à livrer les marchandises. Lorsqu'il y a reprise du système, l'agent des services frontaliers à la frontière introduit par balayage le code à barres du moyen de transport dans le système.

130. Si le chauffeur a une copie du code à barres du moyen de transport, il doit indiquer sur celui-ci « SYSTÈME DE L'ASFC EN PANNE LORS DE LA DÉCLARATION ».

131. Plan d'urgence de l'Agence des services frontaliers du Canada en cas d'interruption de système – mode routier établi les procédures pour l'importation commerciale de marchandises dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC. Ce plan d'urgence se trouve sur le site Internet de l'ASFC, au [www.asfc.gc.ca/publications](http://www.asfc.gc.ca/publications).

### **Panne prévue à l'ASFC**

132. L'ASFC avise les participants EDI lorsqu'une panne est prévue. Les transporteurs ayant besoin de renseignements supplémentaires doivent communiquer avec l'Unité du commerce électronique par la ligne directe **1-888-957-7224**.

### **Panne chez le transporteur**

133. Dans la plupart des cas, le transporteur a prévu une panne et est prêt à retourner à l'option de la déclaration sur papier. Toutefois, il arrive qu'il y ait une panne chez le transporteur qui est indépendante de sa volonté (p. ex. un arrêt à cause d'un virus ou des intempéries). Les transporteurs sont tenus de retourner à l'option sur papier dès qu'ils sont mis au courant des problèmes de transmission. Ce qui suit apporte une orientation dans les situations qui peuvent surgir lorsqu'il y a panne du système du transporteur.

#### **Le transporteur a transmis toutes les données avant la panne**

134. Lorsque le transporteur a transmis avec succès toutes les données (fret – 539 avec lien au moyen de transport voulu – 547) et a reçu un accusé de réception avant la panne, l'ASFC peut traiter le chauffeur à la frontière comme un chauffeur EDI.

#### **Le transporteur a transmis une partie des données avant la panne**

135. Lorsqu'une partie ou la totalité des données sur le fret (539), mais non les données sur le moyen de transport

(547), ont été transmises à l'ASFC, le chauffeur doit déclarer le fret et le moyen de transport manuellement en présentant une feuille de décomposition sous forme de code à barres avec des documents à l'appui (p. ex. le A8A, les connaissements).

### Fret sous douane pendant une panne chez le transporteur

136. Les transporteurs sont tenus de fournir un manifeste rempli manuellement pour le fret sous douane pendant une panne chez ceux-ci. Le transporteur est tenu d'indiquer clairement les lettres « EDI » sur le manifeste et d'ajouter un message, par exemple « PANNE CHEZ LE TRANSPORTEUR ». Aucune sanction n'est imposée si cela n'est pas fait sous forme de code à barres dans de telles circonstances mais le numéro de fret doit être le même que celui déclaré avant la panne. L'importateur peut ensuite présenter une MDM sur papier afin d'obtenir la mainlevée du fret.

### Modes aérien et maritime (OS 513)

137. Les transporteurs PAD autorisés dans les modes aérien et maritime peuvent utiliser le message d'arrivée STAM EDI pour faire le dédouanement PAD et signaler électroniquement l'arrivée de l'expédition. Dans le mode aérien, la déclaration de fret et la déclaration de moyen de transport transmises par EDI doivent être reçues et traitées par l'ASFC une fois que l'avion a décollé. Dans le mode maritime, la déclaration de fret et la déclaration de moyen de transport transmises par EDI doivent être reçues et traitées par l'ASFC au moins 24 heures avant l'arrivée au premier point d'entrée. La déclaration de fret et la déclaration de moyen de transport par EDI peuvent être présentées jusqu'à 30 jours avant l'arrivée. Toutefois, si le fret n'a pas été utilisé après 30 jours, les données sur celui-ci doivent être présentées de nouveau ou annulées par le transporteur.

138. Le message d'arrivée STAM comprend ce qui suit :

- a) NE de l'importateur PAD
- b) Numéro de contrôle du fret (y compris le code du transporteur PAD)
- c) Bureau de mainlevée
- d) Bureau d'entrepôt

139. Ces demandes de dédouanement PAD font périodiquement l'objet d'un examen au hasard des documents et le transporteur est alors tenu de fournir une copie des documents commerciaux (connaissance/manifeste) pour faire le dédouanement, sinon un message « **autorisation de livrer** » ne lui est pas envoyé.

140. Par exemple, une fois qu'un avion a décollé, le transporteur transmet le message d'arrivée PAD. Le système traite la demande et envoie un message de rejet, de renvoi ou d'« **autorisation de livrer** » au participant.

141. Comme un numéro de transaction n'est pas transmis avec la demande, les participants CADEX ne reçoivent pas un avis électronique les informant que la livraison des marchandises est autorisée. Pour plus de renseignements sur le message d'arrivée PAD STAM, se reporter au DEP des transporteurs PAD. Le DEP des transporteurs PAD dans le DECCE peut être obtenu en communiquant avec l'Unité du commerce électronique de l'ASFC, au numéro **1-888-957-7224**.

142. Des détails sur l'option d'arrivée EDI 931 figurent dans la section 2.8 du DEP des transporteurs PAD.

### Mode ferroviaire (OS 505)

143. Lorsqu'un transporteur ferroviaire véhicule des marchandises déclarées par le processus PAD jusqu'au Canada, les marchandises peuvent être déclarées au moyen de l'option sur papier non autoroute PAD (521). D'autre part, les transporteurs ferroviaires EDI peuvent déclarer les marchandises par le processus de dédouanement PAD pour obtenir une autorisation de livrer automatisée (OS 505) à l'aide d'une transmission EDI, de la façon décrite dans le Mémoire D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importation*. Pour des renseignements sur les exigences et les formats de messages PAD EDI, se reporter au DEP des transporteurs PAD, y compris l'annexe B, Formats de message et tables de codes EDI. Les renseignements sur les marchandises PAD sont transmis de la même manière que ceux sur les marchandises non PAD, sauf les deux formats d'enregistrement suivants :

- a) l'addition du code M5 en tant que qualificatif propre aux marchandises PAD (qui sont importées par un importateur PAD autorisé);
- b) l'addition du numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD lorsque des marchandises PAD sont déclarées.

144. Lorsque l'arrivée d'expéditions ferroviaires de marchandises PAD est signalée, un lien est établi entre le message STAM transmis et le NCF ou le NDT de l'expédition PAD et le message indique **autorisation de livrer**, à moins que les marchandises ne soient renvoyées en vue d'un examen.

### Suivi des expéditions

145. Les transporteurs qui utilisent le STAM peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada grâce à ce système en fournissant un NCF, ou un NDT, comme identificateur d'expédition. Quand cet identificateur est fourni, il doit être sous forme de code à barres et un numéro distinct sous forme de code à barres est requis à l'égard de chaque exécution pour laquelle le transporteur a besoin d'un message STAM. Lorsque le transporteur PAD présente un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, il reçoit un message **autorisation de livrer**

pour chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

146. Le numéro servant d'identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans et se composer d'au plus 25 caractères dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas requis. Pour recevoir le message STAM **autorisation de livrer** à l'égard d'expéditions distinctes, vous devez fournir les codes ci-dessous :

Exigences de la déclaration :

- a) NCF/NDT, y compris le code à barres du transporteur PAD
- b) Code à barres de l'importateur PAD

147. Lorsque des expéditions destinées à plus d'un importateur PAD sont déclarées par le processus de dédouanement PAD, les numéros d'identification NCF/NDT fournis doivent être groupés par numéro d'importateur PAD.

### Dédouanement facilité à la LIP

#### Examen du fret

148. Si un examen est nécessaire au premier point d'arrivée, le transporteur PAD ne peut entrer au pays avant que l'examen ne soit terminé.

149. L'examen du fret dans le mode aérien se fait toujours à l'entrepôt d'attente du transporteur aérien. C'est l'ASFC qui détermine si un examen est nécessaire et où il aura lieu.

#### Historique des passages

150. Le processus de dédouanement PAD dans les modes non routiers repose sur l'agrément préalable de l'importateur et du transporteur. Le statut de chacun de ces participants est saisi sans le SSMAEC pour validation. Lorsqu'un transporteur PAD arrive et déclare des marchandises afin d'obtenir l'**autorisation de livrer**, le processus de dédouanement PAD exige que le statut de chaque participant soit validé. Une fois établi que tous les participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** les marchandises est accordée.

151. Vu qu'un soutien automatisé en temps réel est nécessaire à la validation du statut de l'importateur et du transporteur avant que ne soit donnée l'**autorisation de livrer** les marchandises et à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas offert dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT).

### DÉCLARATION COMBINÉE PAR EDI ET SUR PAPIER

152. Les transporteurs peuvent à l'occasion être tenus de déclarer des marchandises sur papier et par EDI. Cela se produit surtout dans le mode routier.

#### MODE ROUTIER

153. Le chauffeur doit présenter un manifeste sur papier à l'ASFC pour déclarer le fret si un lien n'a pas été établi électroniquement entre le fret (539) et un moyen de transport (547).

154. Lorsqu'il utilise un processus sur papier, le chauffeur doit faire la déclaration initiale à la ligne d'inspection primaire (LIP), puis entrer dans le bureau de l'ASFC et présenter la feuille d'introduction EDI et les demandes de mainlevée sur papier. L'ASFC traite d'abord le code à barres de moyen de transport, puis les demandes de mainlevée sur papier (p. ex. E29B, DC, déclarations comprenant la valeur, DDA).

155. La déclaration doit alors être faite dans le bureau principal et non à la guérite de la LIP. Des manifestes sur papier ne peuvent être présentés à la LIP.

156. Un mélange d'expéditions non PAD peut être déclaré par le processus décrit ci-dessus et il doit alors y avoir aussi présentation de feuilles de décomposition sur papier pour le PAD (OS 497). Il est laissé à la discrétion de l'agent des services frontaliers de traiter l'enregistrement électronique des expéditions EDI et la déclaration sur papier des expéditions PAD à la LIP. Si l'agent des services frontaliers détermine qu'il n'a pas le temps de traiter les deux types de dédouanement à la LIP, il demande au chauffeur de se rendre au bureau frontalier et d'y présenter sa déclaration.

### SECTION 3 – TRANSPORT DES MARCHANDISES

157. Un transporteur qui veut véhiculer jusqu'au Canada des marchandises qui seront déclarées à l'ASFC par le processus de dédouanement PAD doit détenir une autorisation délivrée par celle-ci. La section I du présent memorandum renferme des détails sur la façon de demander d'être autorisé en tant que transporteur PAD.

158. Dans le PAD, l'obligation de déclarer les marchandises à l'ASFC conformément à l'article 12 de la *Loi* demeure la même. Toutefois, le PAD se caractérise fondamentalement par le fait qu'une fois les marchandises PAD admissibles déclarées, l'ASFC en autorise la livraison et elles peuvent être livrées directement au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire **avant** que la mainlevée n'en soit accordée. La mainlevée des marchandises dont la livraison est autorisée se produit, au sens de l'article 2(1) de la *Loi*, à la **réception des marchandises au lieu d'affaires de**

**l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.** Les emplacements intermédiaires, tel qu'indiqué par l'importateur du PAD, représentent un destinataire. La mainlevée aura lieu à ces emplacements et la date de mainlevée sera la date à laquelle les marchandises ont été reçues à l'emplacement intermédiaire. Le consignataire doit fournir une preuve de livraison au transporteur.

#### AUTORISATION DE LIVRER

159. La disposition législative clé dont découle le PAD est l'alinéa 32(2)b) de la *Loi* qui permet d'accorder la mainlevée des marchandises avant la déclaration en détail lorsque la livraison des marchandises au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire a été autorisée et lorsqu'elles y ont été reçues.

160. En application de l'alinéa 32(2)b) et du paragraphe 2(1) de la *Loi*, l'importateur PAD n'est pas tenu de faire une déclaration en détail ou une déclaration en détail provisoire afin d'obtenir la mainlevée des marchandises importées dont la livraison a été autorisée. Les marchandises sont plutôt déclarées en respectant des exigences minimales et la mainlevée se fait à la réception des marchandises au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

161. Dans le PAD, étant donné que la mainlevée des marchandises n'a pas lieu avant que les marchandises ne soient reçues, le transporteur est avisé au moment de la déclaration que la livraison des marchandises est autorisée à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire. Le paragraphe 19(1.1) de la *Loi* autorise le transporteur à livrer les marchandises ou à les faire livrer avant la mainlevée, à la condition que la livraison des marchandises soit autorisée au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

162. Le statut d'une expédition dont la mainlevée est autorisée est semblable à celui d'une expédition se déplaçant sous douane et le transporteur qui déclare les marchandises, dont la mainlevée n'a pas été accordée, est responsable du paiement des droits et des taxes. Conformément au paragraphe 20(2.1) de la *Loi*, le transporteur demeure responsable du paiement des droits sauf si les marchandises dont la livraison a été autorisée sont :

- a) détruites en cours de transport;
- b) reçues dans un bureau de l'ASFC, dans un entrepôt de stockage ou dans une boutique hors-taxes;
- c) désignées provisions de bord par les règlements pris en vertu de l'alinéa 99g) du *Tarif des douanes*, elles ont été reçues à bord d'un moyen de transport d'une catégorie réglementaire en vue d'un usage conforme à ceux-ci;
- d) sont exportées;

e) sont reçues (leur mainlevée est accordée) au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

163. Conformément au paragraphe 28(1) de la *Loi*, un transporteur PAD demeure responsable du paiement des droits sur les marchandises transportées jusqu'au Canada par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer même si les marchandises entrent dans un entrepôt d'attente. Toutefois, cette responsabilité passe à l'exploitant de l'entrepôt d'attente sur réception des marchandises :

- a) lorsque les marchandises véhiculées par le transporteur PAD ne sont pas déclarées par le processus PAD;
- b) lorsque l'importateur PAD refuse la livraison des marchandises PAD; le transporteur établit alors un nouveau manifeste pour les marchandises et, ainsi, les rend admissibles aux termes du paragraphe 20(2) (c.-à-d. des marchandises non PAD).

164. Le Mémoire D4-1-4 renferme des renseignements sur les entrepôts d'attente.

165. De plus amples provisions sur les marchandises non livrées figurent au paragraphe 188 du présent mémorandum.

#### PREUVE DE LIVRAISON

166. Vu que la réception des marchandises dont la livraison a été autorisée en constitue la mainlevée, la responsabilité du paiement des droits et des taxes passe à l'importateur lorsque les marchandises sont livrées. Par conséquent, le transporteur PAD faisant la déclaration doit obtenir et conserver une preuve de livraison au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire pour chacune des expéditions à l'égard de laquelle le transporteur a rempli un connaissement distinct ou une feuille d'expédition distincte. Cette exigence doit être respectée même si on fait appel à des transporteurs secondaires pour transporter des marchandises à l'étranger ou au pays. Le transporteur PAD responsable de la déclaration doit s'assurer qu'il a en place un processus, assorti de pistes de vérification appropriées, pouvant prouver la livraison finale.

167. Parmi les documents que doit conserver le transporteur faisant la déclaration de marchandises dont la livraison a été autorisée, il doit y avoir des documents ayant trait à la preuve de livraison des marchandises à l'importateur. Voici des exemples de preuve de livraison, sur papier ou en format électronique :

- a) un reçu de livraison des marchandises signé (signature électronique acceptée);
- b) le reçu de paiement du transporteur, pour le transport et la livraison des marchandises;

c) des paiements à des tiers, pourvu qu'il existe une piste de vérification pour chaque expédition distincte indiquant que les marchandises ont été livrées et que les frais de transport ont été acquittés.

168. En plus de la preuve de livraison, le transporteur qui véhicule les marchandises jusqu'au Canada doit conserver des documents ayant trait au transport des marchandises, par exemple des factures, des comptes et des relevés, ainsi que la description des marchandises. Le format des documents peut être électronique, mais ils doivent permettre de remonter jusqu'aux documents de base et être fournis, à la demande d'un agent des services frontaliers, sous forme de copie accessible et lisible.

169. Un transporteur qui véhicule des marchandises jusqu'au Canada, y compris des marchandises dont la livraison est autorisée, doit conserver les documents connexes pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, commençant le 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant l'année civile où les marchandises ont été transportées jusqu'au Canada. Par exemple, si les marchandises ont été transportées jusqu'au Canada en 2001, le transporteur doit alors avoir conservé les documents connexes jusqu'au 31 décembre 2004. Le Règlement modifiant le *Règlement sur le transit des marchandises* contient, au paragraphe 7(2), des renseignements supplémentaires sur l'obligation de conserver les documents PAD.

170. Les transporteurs peuvent être assujettis à des sanctions pécuniaires administratives s'ils omettent de conserver et/ou de fournir des documents ayant trait aux marchandises PAD et aux marchandises non PAD.

171. Une fois des marchandises commerciales déclarées afin d'obtenir l'autorisation de les livrer au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire, l'importateur PAD agréé doit conserver les documents qui se rapportent à la réception de ces marchandises.

#### CONDITIONS DE L'AUTORISATION DE LIVRER

172. Les conditions ci-dessous doivent être respectées pour obtenir l'autorisation de livrer les marchandises :

- a) le chauffeur dans le moyen de transport véhiculant les marchandises jusqu'au Canada doit être inscrit dans le PICSC ou, dans le cas d'un chauffeur EXPRES, toutes les personnes dans le véhicule doivent être inscrites au moment d'utiliser la voie EXPRES;
- b) le transporteur véhiculant les marchandises jusqu'au Canada doit être un transporteur PAD autorisé;
- c) l'importateur des marchandises doit être un importateur PAD autorisé;
- d) les marchandises doivent être déclarées à l'ASFC conformément à l'article 12 de la *Loi*;

e) les marchandises doivent être admissibles au dédouanement PAD;

f) les marchandises doivent être destinées, aux fins de livraison, à un destinataire PAD valide agréé par l'importateur PAD.

173. Lorsqu'une condition du dédouanement PAD ne peut être respectée, par exemple, si l'importateur, le transporteur ou le chauffeur n'est pas autorisé ou si les marchandises ne sont pas disponibles, les marchandises doivent être déclarées au moyen d'une option substitutive en vigueur, telle la MDM ou le SEA.

#### TRANSPORTEUR AUTORISÉ

174. Pour obtenir une autorisation dans le cadre du PAD, le transporteur doit présenter une demande à l'ASFC, de la façon décrite dans la section I du présent memorandum. Seuls les transporteurs autorisés peuvent véhiculer des marchandises admissibles jusqu'au Canada et déclarer ces marchandises au moyen de l'option de dédouanement PAD afin d'obtenir l'**autorisation de livrer**. Dans le mode routier, le chauffeur doit être autorisé dans le cadre d'un programme d'inscription des chauffeurs, tel le PICSC ou l'EXPRES.

175. Il y a deux situations où le transporteur PAD autorisé peut utiliser un transporteur substitutif pour véhiculer des marchandises PAD jusqu'au Canada :

- a) lorsque le transporteur PAD autorisé utilise un propriétaire-exploitant dans les circonstances décrites ci-dessous;
- b) lorsque le transporteur PAD autorisé (appelé le transporteur principal) utilise un autre transporteur PAD autorisé (appelé le transporteur secondaire) dans les circonstances décrites ci-dessous.

#### Utilisation d'un propriétaire-exploitant (autoroute)

176. Le transporteur routier PAD autorisé peut utiliser un propriétaire-exploitant pour déclarer des marchandises par le processus PAD lorsque :

- a) le propriétaire-exploitant fournit ses services aux termes d'un contrat avec le transporteur autorisé prévoyant l'utilisation d'un matériel réservé;
- b) le transporteur PAD autorisé signale le propriétaire-exploitant à l'ASFC dans le profil de ses partenaires dans la chaîne commerciale;
- c) le chauffeur est inscrit.

177. Lorsque le transporteur PAD autorisé utilise un propriétaire-exploitant pour véhiculer des marchandises jusqu'au Canada par le processus de dédouanement PAD, le code de transporteur du transporteur PAD autorisé doit être présenté à l'ASFC sous forme de code à barres.

178. Dans le PAD, la définition d'un propriétaire-exploitant s'entend expressément de ce qui suit :

**Propriétaire-exploitant** – une personne qui possède et exploite du matériel de transport et qui a conclu par écrit un contrat prévoyant la fourniture du matériel exclusivement à un transporteur PAD.

179. Les points clés de la description d'un propriétaire-exploitant sont l'existence d'une entente contractuelle et l'utilisation d'un matériel réservé. Les propriétaires-exploitants qui répondent à cette définition sont essentiellement une version élargie du transporteur PAD autorisé comme le démontrent les exemples suivants :

- a) le matériel contractuel peut porter le symbole du transporteur PAD principal;
- b) le matériel contractuel figure dans la liste du matériel du transporteur PAD principal;
- c) les chauffeurs ont reçu une formation sur les politiques et les procédures du transporteur PAD principal et y sont assujettis;
- d) le transporteur PAD principal fait la répartition des chauffeurs et du matériel réservé, conserve tous les documents s'y rapportant et en a le contrôle pendant la durée du contrat.

180. Abstraction faite des exemples ci-dessus des liens entre le transporteur et le propriétaire-exploitant, ce dernier doit avoir une copie de l'entente contractuelle dans le moyen de transport comme preuve de ce lien lorsqu'il exerce une activité transfrontalière au nom d'un transporteur PAD.

### Utilisation d'un autre transporteur PAD

181. Pour déclarer des marchandises par le processus PAD, le transporteur PAD peut autoriser seulement un autre transporteur PAD autorisé à utiliser son code de transporteur. Les lignes directrices ci-dessous s'appliquent alors :

- a) Le code de transporteur du transporteur PAD qui assume la responsabilité des marchandises – le transporteur PAD principal – doit être présenté sous forme de code à barres comme code de transporteur principal. Quel que soit celui qui transporte les marchandises jusqu'au Canada, le transporteur principal est responsable de la conservation des documents pour chaque expédition et il demeure responsable du paiement des droits et des taxes jusqu'à ce que les marchandises soient livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Le code de transporteur du transporteur PAD de sous-traitance, le transporteur PAD secondaire, qui véhicule les marchandises jusqu'au Canada au nom du transporteur PAD principal, doit aussi être présenté sous forme de code à barres comme code du transporteur secondaire.

- b) Le transporteur PAD secondaire doit avoir une lettre d'autorisation du transporteur PAD principal (voir D3-4-3, Annexe, Lettre d'autorisation). En outre, le chauffeur doit avoir en sa possession une copie de la lettre au moment de la déclaration.

182. Le transporteur principal et le transporteur secondaire doivent être des transporteurs PAD agréés afin que le transporteur secondaire puisse déclarer les marchandises PAD au nom du transporteur PAD principal. Si les marchandises sont déclarées en tant que marchandises PAD admissibles et si le transporteur secondaire n'est pas un transporteur PAD autorisé, le transporteur principal peut être pénalisé et un autre processus de dédouanement doit être utilisé.

183. Au Canada, l'expédition PAD peut être transférée à un transporteur national qui n'est pas un transporteur PAD agréé en vue de son acheminement jusqu'au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Étant donné que le déplacement intérieur s'apparente à un mouvement sous douane, le transporteur principal est responsable de la conservation des documents pour chaque expédition et demeure responsable du paiement des droits et des taxes, indépendamment du transfert intérieur à d'autres transporteurs. Donc, bien que les marchandises PAD soient transférées, le transporteur PAD qui fait la déclaration est encore tenu de fournir une preuve ultime de la livraison à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire si l'ASFC en fait la demande.

### Exigences relatives au scellement

184. Comme dans le cas d'un transporteur routier assujéti à la post-vérification, l'obligation de sceller un moyen de transport, un conteneur ou un compartiment véhiculé à l'intérieur du pays ne s'applique pas lorsqu'il s'agit d'un transporteur PAD autorisé. Il n'est pas nécessaire que les marchandises véhiculées par le transporteur autorisé soient admissibles au dédouanement PAD. Toutefois, le scellement du moyen de transport ou d'un conteneur peut être exigé lorsque des marchandises à bord du moyen de transport sont jugées à risque élevé par l'ASFC (p. ex. du tabac, de l'alcool, des armes). En outre, le terminal du transporteur peut servir à la rupture de charge, de sorte qu'il puisse y avoir livraison directe d'expéditions PAD et d'expéditions dont la mainlevée a été accordée lorsque d'autres marchandises à bord du moyen de transport doivent être déclarées à l'entrepôt d'attente routier aux fins de l'ASFC.

### Listes des partenaires dans la chaîne commerciale

185. Les transporteurs qui demandent et obtiennent une autorisation dans le cadre du PAD sont tenus de fournir à l'ASFC et de tenir à jour des renseignements sur le profil de partenaires donnés dans la chaîne commerciale (PCC), à savoir :

a) les terminaux et les entrepôts aux États-Unis et au Canada qui appartiennent au transporteur ou sont exploités par celui-ci et servent au transfert du fret international;

b) les propriétaires-exploitants qui, aux termes d'un contrat par écrit, doivent fournir leur matériel exclusivement au transporteur PAD et qui transportent des expéditions jusqu'au Canada au nom du transporteur PAD.

186. Le nombre d'enregistrements transmis à l'ASFC détermine le format de présentation des listes PCC et les caractéristiques des fichiers figurent à l'annexe C du présent memorandum. Les disquettes multiples ou les disquettes compressées ne sont pas acceptées et les gros fichiers doivent être présentés sur disque ou CD-ROM. Les caractéristiques du format pour la transmission électronique des listes PCC, y compris les mises à jour ultérieures, figurent dans le DEP des transporteurs PAD, un chapitre du DECCE.

187. Depuis le 29 décembre 2006, tous les transporteurs EDI PAD sont tenus de transmettre toutes les listes PCC par EDI. Les transporteurs doivent aussi mettre à jour par EDI les fichiers PCC au moyen de leurs données PCC les plus courantes. Les transporteurs EDI doivent s'assurer que les données PCC sont transmises lorsqu'une mise à jour ou un changement est requis. Les exigences sont énoncées en détail dans le DEP des transporteurs PAD du DECCE, y compris les formats EDI, quant aux modalités et à la transmission des mises à jour PCC.

188. Une sanction peut être imposée si le transporteur PAD omet de conserver ou de fournir à l'ASFC une liste des terminaux et des entrepôts qui lui appartiennent ou qu'il exploite et des propriétaires-exploitants autorisés.

189. Le transporteur qui demande une autorisation PAD doit fournir une liste de tous les terminaux et entrepôts au Canada et aux États-Unis qui lui appartiennent ou qu'il exploite avec la partie 1 de la demande, car ces installations font l'objet d'une évaluation du risque global que représente le transporteur en tant qu'entité. Lorsque le transporteur est un transporteur PAD autorisé, il est aussi responsable de la fourniture et de la tenue à jour courante de la liste, y compris les additions et les suppressions, à l'appui de la gestion du risque que constituent les expéditions PAD. APM et le transporteur doivent convenir de la fréquence des mises à jour de la liste pendant la partie II du processus de demande.

190. Le transporteur PAD est tenu de fournir une liste des propriétaires-exploitants qui sert à déterminer ceux qu'il a autorisés à transporter des marchandises PAD jusqu'au Canada en son nom. Si un propriétaire-exploitant n'est pas indiqué dans la liste PCC pour la déclaration des marchandises introduites au Canada par le processus de dédouanement PAD, le transporteur PAD peut se voir imposer une sanction.

191. Le transporteur PAD demandeur doit fournir une liste des propriétaires-exploitants autorisés à l'ASFC avant l'autorisation PAD finale. La liste doit ensuite être mise à jour de la façon convenue avec les APM. Plus particulièrement, les ajouts à la liste des propriétaires-exploitants doivent être présentés avant que le transporteur faisant la déclaration des marchandises par le processus PAD n'arrive au Canada.

### MARCHANDISES NON LIVRÉES

192. Lorsque des marchandises dont la livraison a été autorisée ou qui sont chargées dans le moyen de transport ne sont pas livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire dans les 40 jours qui suivent la date de la déclaration, le transporteur PAD doit fournir à l'ASFC une déclaration des marchandises non livrées. Pour établir le délai de 40 jours, la date de la déclaration s'entend de la première date où les marchandises sont déclarées à l'ASFC. Par exemple, la date de la déclaration pour un dédouanement PAD est la date où le transporteur est avisé par l'ASFC de l'autorisation de livrer les marchandises.

193. Les marchandises dont la livraison a été autorisée ou qui sont sous douane dans le moyen de transport mais qui ne sont pas livrées dans les 40 jours doivent être déclarées par écrit au APM du transporteur dès que le délai de 40 jours expire. Les renseignements peuvent être présentés sur papier, sur disque ou par courriel, selon ce qui a été convenu avec l'APM. Le défaut de fournir à l'ASFC une déclaration des marchandises non livrées peut entraîner une sanction. Voir l'annexe H, pour un exemple des renseignements devant être fournis sur les marchandises non livrées dans les 40 jours.

194. Un transporteur qui déclare des marchandises par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer est tenu de conserver les documents ayant trait aux marchandises livrées et aux marchandises non livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Donc, ces exigences concernant la conservation des documents s'appliquent aux renseignements sur les marchandises non livrées dans les 40 jours. De plus, les transporteurs doivent s'assurer que leurs systèmes internes relèveront toutes les marchandises non livrées dans les 40 jours de la déclaration initiale.

### Marchandises refusées par l'importateur

195. Lorsque l'importateur PAD refuse la livraison d'une expédition, la condition de la mainlevée PAD au moment de la réception dans le lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire n'est pas respectée. Il appartient au transporteur PAD de conserver des pistes de vérification, y compris pour les expéditions refusées. Le transporteur PAD demeure responsable des marchandises

jusqu'à ce qu'il en soit légalement disposé conformément au paragraphe 20 (2.1) de la *Loi*.

### Renseignements supplémentaires

196. Des renseignements supplémentaires sur la livraison des marchandises dont la mainlevée n'a pas été accordée figurent dans le Mémoire D3-1-1, *Politiques relative à l'importation et au transport des marchandises*.

#### CHAUFFEUR NON INSCRIT

197. Les transporteurs routiers PAD qui demandent le dédouanement par le processus PAD des marchandises PAD admissibles sont tenus d'utiliser un chauffeur inscrit.

198. Il peut arriver qu'un transporteur PAD agréé assure le transport transfrontalier de marchandises PAD admissibles au moyen d'un chauffeur qui n'est pas autorisé dans le cadre du PICSC ou de l'EXPRES. Une sanction pourrait être imposée par l'ASFC au transporteur en raison de son utilisation d'un chauffeur non inscrit dans l'un ou l'autre de ces programmes pour déclarer des marchandises par le processus PAD. Lorsque le chauffeur a oublié sa carte, la sanction n'est pas imposée. Toutefois, le chauffeur sera retardé jusqu'à ce que soit vérifié le statut de son autorisation. Le processus PAD ne doit pas être utilisé si toutes les conditions ne sont pas respectées.

199. Lorsqu'un transporteur PAD se voit imposer une sanction parce qu'il a omis d'utiliser un chauffeur inscrit pour transporter des marchandises jusqu'au Canada par le processus PAD, il peut en appeler de l'imposition de la sanction.

200. Dans le cas du PICSC, bien qu'il ne soit pas nécessaire qu'un chauffeur autorisé conduise le véhicule au moment de la déclaration, un chauffeur autorisé doit être dans le véhicule et c'est son numéro d'inscription qui sera saisi dans le SSMAEC en complément des renseignements sur l'historique des passages. Les chauffeurs non inscrits dans le véhicule doivent répondre aux questions habituelles sur l'admissibilité. Les passagers qui ne font pas partie de l'équipe des chauffeurs (p. ex. des membres de la famille) sont traités comme des voyageurs et doivent répondre aux questions que leur pose un agent des services frontaliers à la première ligne d'inspection. L'ASFC voudrait dissuader toute personne non inscrite d'accompagner un chauffeur inscrit, car la probabilité d'un renvoi de l'expédition PAD en vue d'un examen sera plus grande, ce qui augmentera le délai de traitement.

201. Pour utiliser l'EXPRES, toutes les personnes prenant place dans le véhicule doivent avoir une carte valide d'inscription de chauffeur EXPRES. Si une personne non inscrite y prend place, elle doit répondre à toutes les questions de l'ASFC et(ou) subir un examen intégral par celle-ci.

### CONTENEURS VIDES

202. Les transporteurs autorisés en vertu du programme PAD doivent déclarer l'expédition de conteneur vide à l'ASFC. De telles expéditions peuvent inclure : conteneurs vides, remorques vides, plate-forme, grilles, boisseau d'expédition, patins, palettes et haut le pied qui sont utilisés lors de l'expédition de marchandises. Les conteneurs d'origine canadienne et les conteneurs qui ont fait l'objet d'une mainlevée et qui ont été déclarés en détail en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les douanes* sont exemptés des frais de droits et de taxes pourvu qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une majoration de valeur, n'ont pas été améliorées par un processus de fabrication ou autre. Afin de faciliter le mouvement des expéditions de conteneurs vides qui sont exemptés des droits et des taxes par la voie EXPRES, les chauffeurs doivent présenter leur carte EXPRES ou PICSC et le code du transporteur en code à barre. Tout les voyageurs à bord doivent aussi être approuvés au programme EXPRES ou PICSC.

### MARCHANDISES ADMISSIBLES

203. Les marchandises importées par un importateur PAD ne peuvent pas toutes être déclarées au moyen du processus de dédouanement PAD pour obtenir l'autorisation de les livrer avant la mainlevée. Les marchandises qui entrent au Canada par le processus de dédouanement PAD ne doivent pas être des marchandises dont l'importation au Canada est prohibée, contrôlée ou réglementée. En outre, les marchandises ne doivent pas être assujetties aux exigences d'autres ministères du gouvernement (AMG) concernant la mainlevée. Une condition additionnelle de l'admissibilité des marchandises est qu'elles doivent être expédiées directement au Canada depuis les États-Unis et le connaissement du transporteur doit en faire foi. Les marchandises qui sont expédiées vers le Canada depuis un tiers pays en transitant par les États-Unis sans d'abord être mises à la consommation aux États-Unis ne sont pas admissibles au dédouanement PAD (c.-à-d. les expéditions en transit). Les transporteurs et les importateurs sont avisés qu'ils doivent confirmer auprès de leur APM l'admissibilité des marchandises qui entrent d'abord dans une zone franche aux États-Unis avant leur expédition vers le Canada.

204. Les marchandises admissibles sont définies comme il suit dans le *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées* et le paiement des droits :

« Marchandises commerciales qui ont été expédiées directement des États-Unis ou du Mexique et qui ne nécessitent pas, aux termes d'une loi fédérale ou provinciale ou de ses règlements, la présentation à l'Agence d'un permis, d'une licence ou de tout document semblable avant leur dédouanement. »

205. Dans des circonstances exceptionnelles, l'importateur PAD peut conclure une entente avec un AMG par laquelle il est renoncé aux exigences normales de la mainlevée jusqu'à ce que les marchandises entrent au Canada. De telles ententes seront signalées dans les systèmes de l'ASFC et le transporteur devrait avoir reçu de l'importateur des instructions par écrit concernant l'admissibilité des marchandises.

206. Si le transporteur PAD déclare des marchandises inadmissibles par le processus de dédouanement PAD, une sanction peut lui être imposée. Lorsqu'une preuve écrite est trouvée démontrant que l'importateur a ordonné au transporteur de déclarer les marchandises inadmissibles par le processus de dédouanement PAD, la sanction est imposée à l'importateur. Des sanctions distinctes s'appliquent lorsque le transporteur secondaire n'est pas autorisé ou lorsque le chauffeur n'est pas titulaire d'une autorisation PICSC ou EXPRES.

207. Pour des renseignements ou des précisions sur le Programme d'autocotisation des douanes, communiquez avec le Service d'information sur la frontière (SIF) au **1-800-959-2036**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez communiquer avec le SIF en composant le 204-983-3700 ou le 506-636-5067 (des frais d'interurbain seront alors facturés).

## ANNEXE A

## GLOSSAIRE

Agent autorisé	Personne détenant le pouvoir de signer pour le compte de l'entreprise qui présente une demande de participation au PAD.
Agent des services frontaliers	Un agent antérieurement connu sous le nom d'agent des douanes, d'agent d'immigration ou d'agent d'inspection des aliments.
Agent principal en matière de programme	Un agent de l'ASFC chargé de tout demandeur PAD. Il guide le client tout au long du processus de demande et d'agrément. Il contrôle et gère l'observation et il agit comme personne-ressource permanente pour le client PAD.
Autorisation de livrer	L'état d'une expédition PAD qui permet au transporteur de livrer les marchandises directement au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire lorsque l'importateur et le transporteur sont autorisés. Dans le mode routier, le chauffeur est inscrit à un programme d'inscription des chauffeurs en vertu du PICSC ou EXPRES. Le transporteur est responsable du paiement des droits afférents aux marchandises jusqu'à ce que l'importateur, le propriétaire ou le destinataire reçoive les marchandises.
AMG	Autres ministères du gouvernement
CADEX	Système automatisé d'échange de données des douanes
Chauffeur inscrit	Chauffeur admissible détenant une carte d'inscription au PICSC ou au programme EXPRES.
CI	Chargement Incomplet
Code de transporteur cautionné	Numéro d'identification unique composé de quatre caractères attribué par l'ASFC servant à identifier les transporteurs qui ont fourni un cautionnement et qui ont ainsi été autorisés à opérer à titre de transporteur cautionné.
Code du transporteur	Numéro d'identification unique composé de quatre caractères attribué par l'ASFC et servant à identifier un transporteur.
Dédouanement en vertu du PAD	Fonction exécutée par l'ASFC qui donne l'autorisation au transporteur de déplacer les marchandises à l'intérieur du pays hors du contrôle de l'ASFC. Dans le cadre du PAD, le processus de dédouanement a lieu au premier point d'arrivée et donne au transporteur l'autorisation de livrer les marchandises à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire avant la mainlevée. (Ne pas confondre avec la mainlevée effectuée dans le cadre du PAD lors de la livraison des marchandises.)
Document sur les exigences à l'égard des clients - commerce électronique (DECCE)	Le DECCE contient toutes les informations à l'appui de l'EDI, à partir des différents scénarios de messages EDI jusqu'aux tableaux de codes. Ce document technique est également utilisé pour la programmation des systèmes informatiques.
Document sur les exigences à l'égard des participants (DEP) transporteurs PAD	Un chapitre du Document sur les exigences à l'égard des clients - commerce électronique (DECCE) qui contient toutes les informations à l'appui de l'EDI, propres aux transporteurs PAD,.
Division	Succursale d'une société non constituée en société séparément.
EDI	Échange de données informatisé
Entrepôt d'attente spécial (entrepôt de type SO)	Entrepôt d'attente de type SO, décrit dans le Mémoire D4-1-4, <i>Entrepôts d'attente des douanes</i> , et utilisé aux fins de l'entreposage de marchandises précises.
Expédition	Marchandises transportées au Canada en vertu d'un document de transport individuel, notamment un connaissement ou une lettre de transport.
Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES)	Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) est un programme de dédouanement d'expéditions commerciales conçu afin d'assurer la sécurité et d'accélérer le commerce légitime à la frontière du Canada et des États-Unis.

Expédition visée par le PAD	Marchandises pouvant être importées au Canada en utilisant l'option de service du PAD, puisque l'importateur et le transporteur participent tous deux au programme. Dans le cas d'un transporteur routier, le chauffeur doit également participer au programme PICSC ou EXPRES.
Exploitant de parc	Un propriétaire-exploitant (voir définition) qui possède plusieurs pièces d'équipement utilisées en partie par un transporteur participant au PAD, en vertu d'une entente écrite.
Importateur participant au PAD	Un importateur autorisé à participer au PAD.
LIP	Ligne d'inspection primaire
Loi	<i>Loi sur les douanes</i>
Mainlevée PAD	La date où les marchandises de l'importateur autorisé sont physiquement reçues au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire, peu importe si les marchandises en question ont été incluses ou non dans l'inventaire.
Marchandises admissibles au PAD	Marchandises expédiées directement des États-Unis ou du Mexique et dont la déclaration au Canada n'est pas assujettie à la présentation d'un permis, d'une licence ou d'un autre document semblable en vertu d'une loi fédérale ou provinciale.
Marchandises américaines	Marchandises importées des États-Unis n'ayant pas transité par les États-Unis à partir d'un autre pays et n'ayant pas quitté une zone de libre-échange américaine sans avoir fait l'objet d'un processus ou d'une mesure supplémentaire. Elles peuvent inclure les marchandises provenant des États-Unis ou celles mises sur le marché aux États-Unis.
Marchandises commerciales	Marchandises importées au Canada pour être vendues à des fins commerciales, industrielles et institutionnelles ou à des fins similaires.
NCF	Numéro de contrôle du fret
Numéro d'entreprise (NE)	Code de 15 caractères alphanumériques, attribué par l'Agence du revenu du Canada et servant à identifier une entreprise. Le NE est composé d'un numéro d'inscription de neuf chiffres suivi de six caractères identifiant le type de compte.  Par exemple : 123456789RM0002  Le numéro d'enregistrement 123456789 identifie l'entreprise légale. Le type de compte RM0002 identifie une division ou branche d'importateur/exportateur de cette entité légale.
Numéro du document de transport (NDT)	Numéro de contrôle du fret attribué par un transporteur.
Option de service (OS)	Code numérique utilisé dans les systèmes de l'ASFC afin d'indiquer le programme de dédouanement utilisé.
PAD	Programme d'autocotisation des douanes
Partenaire dans la chaîne commerciale (PCC)	Entreprise participant directement à l'importation ou au mouvement transfrontalier de marchandises importées ou transportées par un importateur PAD. Les noms des PCC sont entrés dans le système de l'ASFC, dans le cadre du processus continu d'évaluation des risques, afin de vérifier la légitimité d'une expédition. Les PCC se rapportant à l'importateur comprennent les vendeurs américains et mexicains, ainsi que les destinataires canadiens qui reçoivent les expéditions directes. Dans le cas des transporteurs PAD, les PCC connexes comprennent les terminaux et entrepôts exploités par le transporteur et les propriétaires-exploitants en vertu d'un contrat avec le transporteur.
PICSC – Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial	Programme volontaire de l'ASFC permettant l'enregistrement des chauffeurs de camion commerciaux qui désirent participer au programme PAD. Les chauffeurs qui respectent les exigences du PICSC deviennent des chauffeurs inscrits au PAD et obtiennent une carte d'identité avec photo à cet effet.
PPA	Premier point d'arrivée

Propriétaire-exploitant	Une personne qui possède et opère son propre équipement de transport et qui, aux termes d'une entente contractuelle écrite, affecte de façon exclusive son équipement à un transporteur PAD.
RSAP	Régime de sanctions administratives et pécuniaires
SSMAEC	Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales
Terminaux et entrepôts	Endroits détenus ou contrôlés par la société du transporteur et où il peut avoir accès à du fret international dégroupé, groupé, conservé ou transféré.
Transporteur	Toute personne qui, conformément au <i>Règlement sur le transit des marchandises</i> , est autorisée à transporter des marchandises ou à faire transporter des marchandises.
Transporteur PAD	Un transporteur autorisé à participer au PAD.
Transporteur primaire	Le transporteur PAD autorisé qui assume la responsabilité des marchandises et demeure redevable des droits et des taxes jusqu'à ce que les marchandises soient livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Le transporteur primaire conserve une piste de vérification et des documents ayant trait à l'expédition PAD. La responsabilité d'une expédition PAD est déterminée par l'utilisation du code de transporteur, du transporteur primaire, au moment de la déclaration des marchandises.
Transporteur secondaire	Le transporteur PAD autorisé qui transporte des marchandises jusqu'au Canada au nom d'un transporteur PAD primaire. Le transporteur secondaire doit avoir en sa possession une lettre d'autorisation du transporteur PAD primaire et doit présenter le code de transporteur du transporteur primaire ainsi que son propre code de transporteur, au moment de la déclaration des marchandises.

## ANNEXE B

## SCÉNARIOS EDI

Le tableau ci-après donne un aperçu de scénarios d'EDI pouvant survenir, ainsi que du processus applicable. Dans tous les cas, le transporteur est autorisé à participer au PAD.

Méthode de dédouanement	Statut du chauffeur	LIP	Bureaux intérieurs
PAD	Le chauffeur doit être inscrit, sinon il est passible d'une pénalité	- Le fret arrive automatiquement - Marchandises dont la livraison est autorisée ou qui sont renvoyées en vue d'un examen	- Les marchandises dont la livraison est autorisée peuvent être livrées à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire
SEA <b>et</b> marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Document de contrôle du fret à destination d'un bureau frontalier ou en provenance de celui-ci)	Le chauffeur doit être inscrit, sinon il est passible d'une pénalité	- Les marchandises dont la mainlevée est recommandée arrivent automatiquement et sont rajustées de façon à indiquer que la mainlevée a été effectuée - Le moyen de transport est autorisé à passer	- Le transporteur « arrive » les marchandises à un entrepôt de type SO (ou d'attente) - Les marchandises qui font l'objet d'une mainlevée peuvent être livrées
SEA <b>sans</b> marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Document de contrôle du fret à destination d'un bureau frontalier ou en provenance de celui-ci)	Il n'est pas nécessaire que le chauffeur soit inscrit	Même chose que ci-dessus	Même chose que ci-dessus
Échec de la demande SEA, SEIA ou marchandises sous douane <b>avec</b> marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Document de contrôle du fret d'un bureau frontalier à un bureau intérieur)	Le chauffeur doit être inscrit, sinon il est passible d'une pénalité	- Les marchandises dont la mainlevée est recommandée <b>n'arrivent pas</b> automatiquement ou ne font pas l'objet d'un rajustement en vue de la mainlevée - Le moyen de transport qui ne renferme pas un message d'examen à la frontière peut être autorisé à passer - Le port de destination devra être changé du bureau frontalier à un bureau intérieur	- Le moyen de transport peut se rendre dans un entrepôt de type SO (ou d'attente) - Le transporteur peut « arriver » les marchandises à l'entrepôt de type SO - Les marchandises dont la mainlevée est effectuée peuvent être livrées - Les marchandises dont la mainlevée n'est pas effectuée demeurent à l'entrepôt de type SO en attente de leur mainlevée par l'ASFC
Échec de la demande SEA, SEIA ou marchandises sous douane <b>sans</b> marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Document de contrôle du fret à destination d'un bureau frontalier ou en provenance de celui-ci)	Il n'est pas nécessaire que le chauffeur soit inscrit pour pouvoir se rendre à un entrepôt de type SO	Même chose que ci-dessus	Même chose que ci-dessus

## ANNEXE C

**CARACTÉRISTIQUES DES CHARGEMENTS POUR LES TERMINAUX,  
ENTREPÔTS ET PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS**

**Programme d'autocotisation des douanes  
Caractéristiques des fichiers plats pour les partenaires dans 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'ASFC, comme suit :

- la partie I de la demande de participation au PAD doit être accompagnée d'une liste des terminaux 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 pendant la partie II de la demande.

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

Nombre de terminaux 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, pendant la partie II
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 terminaux 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 écrire sur la disquette le nom de votre société, les terminaux et entrepôts ou propriétaires-exploitants indiqués dans le CD-ROM, le cas échéant, ainsi que le nom du fichier.

**Si une disquette est présentée,** veuillez écrire sur la disquette le nom de votre société, les terminaux et entrepôts ou les propriétaires-exploitants indiqués dans le CD-ROM, le cas échéant, ainsi que le nom du fichier.

En outre, la disquette **doit** :

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

**Si une bande magnétique est présentée,** veuillez écrire, sur la bande ou sur une pièce jointe, ce qui suit :

- le nom de votre société;
- les terminaux 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.

**Nota** : Un fichier avec des bandes multivolumes ayant seulement un en-tête et un en-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 d'en-queue.

### 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.**

### Enregistrements de données

#### ENREGISTREMENTS DE TERMINAUX OU D'ENTREPÔTS

Chaque ligne (c.-à-d. chaque enregistrement de terminaux ou d'entrepôts) 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, US pour les États-Unis ou MX pour le Mexique	CA
8	Code postal/ZIP	10 caractères alphanumériques	Code postal ou code 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 »).

**Nota** : Un propriétaire – exploitant est une personne qui possède et opère son propre équipement de transport et qui, aux termes d'une entente contractuelle écrite, affecte de façon exclusive son équipement à un transporteur PAD.

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).

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 <sup>th</sup> 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	10 caractères alphanumériques	Code postal ou code ZIP 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

#### ENREGISTREMENT D'EN-QUEUE

Le fichier doit se terminer par un enregistrement d'en-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 d'en-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 terminaux 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 terminaux 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 d'en-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 une espace dans le code postal;
- les données de chaque zone ne sont pas cadrées à gauche;
- l'enregistrement d'en-queue n'existe pas, il est double ou il se trouve ailleurs dans le fichier;
- l'enregistrement d'en-queue ne commence pas par « 99 »;

- le nombre global d’enregistrements n’est pas égal au nombre indiqué dans l’enregistrement d’en-queue, y compris les enregistrements d’en-tête et d’en-queue;
- la zone du nombre d’enregistrements ne renferme pas 9 chiffres (p. ex. 000000076);
- il y a un retour obligatoire après l’enregistrement d’en-queue.

**TABLEAU DE RÉFÉRENCE DES CODES DE PROVINCE OU D’ÉTAT**

<b>Province/Territoire</b>	<b>Code</b>	<b>Province/Territoire</b>	<b>Code</b>
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-et-Labrador	NF	Québec	QC
Nouvelle-Écosse	NS	Saskatchewan	SK
		Territoire du Yukon	YK

<b>État</b>	<b>Code</b>	<b>État</b>	<b>Code</b>
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
Hawaï	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 D

**CARACTÉRISTIQUES DU CODE À BARRES POUR LES  
TRANSPORTEURS ROUTIERS QUI N'UTILISENT PAS L'EDI**

**Programme d'autocotisation des douanes  
Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'EDI**

Les instructions et les lignes directrices ci-après s'adressent aux **transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'échange de données informatisé** (EDI) pour respecter les exigences en matière de dédouanement de l'ASFC. Les transporteurs qui utilisent l'EDI doivent se reporter à l'annexe E (Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui utilisent l'EDI.)

**DÉDOUANEMENT DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES**

Le processus de dédouanement dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) est offert aux importateurs et transporteurs autorisés, ainsi qu'aux chauffeurs inscrits au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) ou le programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES).

**ÉLÉMENTS D'INFORMATION POUR LE DÉDOUANEMENT DANS LE CADRE DU PAD**

**Éléments d'information obligatoires**

Pour pouvoir dédouaner des marchandises admissibles aux fins du PAD et du programme EXPRES au moyen du processus de dédouanement du PAD, les transporteurs approuvés **doivent** fournir les trois éléments d'information obligatoires ci-après, sous forme de codes à barres :

- le code du transporteur approuvé;
- le numéro d'entreprise de l'importateur approuvé;
- la carte d'identité avec photo du chauffeur inscrit au PICSC ou à l'EXPRES, fournie par l'ASFC.

Outre les trois éléments d'information obligatoires ci-dessus, si le transporteur confie le transport de marchandises admissibles à un autre transporteur approuvé, il **doit** également fournir le code du transporteur secondaire (sous forme de code à barres) au moment de l'arrivée des marchandises.

**Éléments d'information facultatifs**

Outre les éléments d'information exigés aux fins du dédouanement dans le cadre du PAD, les éléments d'information ci-après (sous forme de codes à barres) **peuvent** être fournis au moment de l'arrivée des marchandises :

- le numéro de l'option de service du PAD;
- le numéro du document de transport.

**DÉFINITIONS ET UTILISATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION**

**Éléments d'information obligatoires**

**Code du transporteur autorisé** : Numéro unique de caution de quatre caractères attribué par l'ASFC à un transporteur. Le code du transporteur peut être formé de caractères alphabétiques et numériques (p. ex. 9999 ou 99AA). Il sert à identifier un transporteur donné en tant que participant au PAD. C'est un élément d'information **obligatoire** pour le dédouanement dans le cadre du PAD (remarque : si un transporteur choisit d'utiliser le numéro du document de transport facultatif, il n'est pas tenu de fournir un code à barres distinct étant donné que le numéro du document de transport inclut le code du transporteur autorisé).



**9999**

**Numéro d'entreprise de l'importateur autorisé :** Numéro de 15 caractères attribué par l'ASFC à un importateur. Ce numéro est formé de neuf caractères numériques, des lettres RM et de quatre caractères numériques. Il n'y a pas d'espaces entre les caractères (p. ex. 123456789RM0001). Ce numéro sert à identifier un importateur donné en tant que participant au PAD. C'est un élément d'information **obligatoire** pour le dédouanement dans le cadre du PAD (remarque : les transporteurs devraient communiquer avec leurs clients qui sont des importateurs autorisés ou avec la société de logistique travaillant au nom de l'importateur afin d'obtenir les codes à barres de l'importateur ou le numéro d'entreprise de l'importateur leur permettant de produire des codes à barres).



**Code du transporteur secondaire :** Numéro unique de caution de quatre caractères attribué par l'ASFC à un transporteur. Ce code de quatre caractères peut être formé de caractères alphabétiques et de caractères numériques (p. ex. 9999 ou 99AA). Il sert à identifier un transporteur donné en tant que participant au PAD. C'est un élément d'information **obligatoire** lorsque le transporteur primaire retient les services d'un autre transporteur autorisé pour transporter des marchandises admissibles en son nom, en vertu d'une lettre d'autorisation.



### Éléments d'information facultatifs

**Option de service du PAD :** Code de cinq caractères utilisé par l'ASFC pour indiquer l'option de service servant à dédouaner des expéditions. Pour la plupart des options de service (p. ex. le SEA), l'agent de l'ASFC introduit ce code au moment de l'arrivée des marchandises et il en sera ainsi dans le cadre du processus de dédouanement du PAD. Si, toutefois, un transporteur choisit de préparer et de présenter le code de l'option de service sous forme de code à barres pour les dédouanements dans le cadre du PAD, il se pourrait que cette mesure facilite le dédouanement des marchandises. C'est un élément d'information **facultatif**.

**Dans le cas des transporteurs qui n'utilisent pas l'EDI pour le dédouanement dans le cadre du PAD dans le mode routier, le numéro de cette option est 00497.**



**Numéro du document de transport :** Numéro de référence unique produit par les transporteurs autorisés qui veulent assurer un suivi des expéditions dans le cadre du PAD, en leur attribuant un numéro distinct. Ce numéro est essentiel pour recevoir des messages du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) dans le cas d'expéditions individuelles. Le numéro du document de transport ne doit pas renfermer plus de 25 caractères et les quatre premiers **doivent** être le code de transporteur. Le numéro du document de transport ne peut être reproduit pendant une période de trois ans. Le numéro du document de transport est un élément d'information **facultatif** (remarque : si un transporteur autorisé choisit d'établir et de présenter le numéro du document de transport, il n'est pas tenu de fournir un code de transporteur distinct, sous forme de code à barres).



### PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION SOUS FORME DE CODES À BARRES

**Il incombe aux transporteurs approuvés aux fins du PAD et du programme EXPRES de soumettre les codes à barres obligatoires aux douanes (dans un format valide) lorsqu'ils déclarent une expédition.**

**L'ASFC recommande fortement** aux transporteurs de produire et d'utiliser une feuille d'introduction ou un document de contrôle pour présenter les éléments d'information sous forme de codes à barres. Cette feuille permettra aux agents des services frontaliers de lire plus aisément (avec un crayon-lecteur) les éléments d'information en question et facilitera le dédouanement des marchandises. 123006789RM0001

Il n'y a pas de spécification quant à la taille de la feuille d'introduction, mais les codes à barres obligatoires doivent inclure les en-têtes ou les titres conformément aux échantillons ci-joints, et les spécifications en ce qui a trait à la taille des codes à barres proprement dit doivent être respectées.

L'agent des services frontaliers ne conserve pas la feuille d'introduction; dans la plupart des cas, il en fait la lecture optique et la remet au chauffeur.

La feuille d'introduction **peut** être laminée. On recommande que la feuille d'introduction soit laminée pour en accroître la durabilité et la lisibilité puisqu'elle doit être réutilisée à plusieurs points frontaliers.

La présentation optimale est une feuille d'introduction renfermant, dans l'ordre décrit, tous les codes à barres obligatoires, imprimés ou sur une étiquette. Si un transporteur ne peut utiliser une feuille d'introduction, les éléments d'information peuvent être présentés sur un document d'expédition ou sur des étiquettes.

**Toute autre méthode de présentation des éléments d'information sous forme de codes à barres doit être approuvée par l' APM de l'ASFC avant l'utilisation du processus de dédouanement dans le cadre du PAD.**

Quelle que soit la méthode utilisée pour fournir les éléments d'information en question, les éléments d'information obligatoires doivent être présentés dans l'ordre suivant :





- le code du transporteur autorisé;
- le numéro d'entreprise de l'importateur autorisé;
- le code du transporteur secondaire, le cas échéant.

Si un transporteur choisit de fournir un ou la totalité des éléments d'information facultatifs en plus des éléments d'information obligatoires, il doit le faire dans l'ordre suivant :

- le numéro de l'option de service du PAD;
- le code du transporteur autorisé (remarque : ce code n'est pas nécessaire si le numéro du document de transport est fourni, car ce numéro inclut le code du transporteur autorisé) **ou** le numéro du document de transport;
- le numéro d'entreprise de l'importateur autorisé;
- le code du transporteur secondaire, le cas échéant.

Veuillez vous reporter à l'exemple qui suit.

#### Feuille d'introduction recommandée – Exemple n° 1



Feuille d'introduction PAD/EXPRES
 <b>00497</b>
Option de service au PAD
 <b>9999</b>
Code du transporteur autorisé PAD/EXPRES – <i>y compris la raison social</i>
 <b>123006789RM0001</b>
Numéro d'entreprise de l'importateur autorisé – <i>y compris la raison social</i>
 <b>9988</b>
Code du transporteur secondaire – <i>y compris la raison social</i>

**L'exemple n° 1** donne un aperçu de tous les codes à barres facultatifs et obligatoires possibles, sauf pour ce qui est du numéro d'inscription du chauffeur, dans l'ordre approprié, ainsi qu'un exemple d'en-têtes et de descriptions acceptables à côté de chaque code à barres.

Ces en-têtes ou descriptions peuvent être indiqués au-dessus ou en-dessous du code à barres, à condition qu'ils n'entravent pas les spécifications en matière d'espacement du code à barres ou la lisibilité.

Le numéro d'inscription du chauffeur est imprimé sur la carte d'inscription au PICSC ou la carte d'adhésion au programme EXPRES.

## Feuille d'introduction recommandée – Exemple n° 2

<p><b>Feuille d'introduction PAD/EXPRES</b></p> <p>Code du transporteur approuvé – <i>raison sociale</i> : <i>Trucking Inc</i></p>  <p><b>9999</b></p> <p>Numéro de l'importateur autorisé – <i>raison sociale</i> <i>Inc</i></p>  <p><b>123006789RM0001</b></p>
--

L'exemple n° 2 fait état d'une feuille d'introduction abrégée, c'est-à-dire une feuille d'introduction qui ne renferme que deux des éléments d'information obligatoires, ainsi que les en-têtes acceptables pour le document et les codes à barres.

Le troisième élément d'information obligatoire, c'est-à-dire le numéro d'inscription du chauffeur, est imprimé sur la carte d'adhésion au PAD ou au programme EXPRES attribuée au chauffeur approuvé.

### MISE À L'ESSAI DES CODES À BARRES

**Les codes à barres types doivent être mis à l'essai et agréés par l'ASFC pour s'assurer qu'ils répondent aux normes de lisibilité de l'ASFC avant d'être utilisés dans le cadre du processus de dédouanement PAD/EXPRES.**

Il incombe à tous les participants au PAD et au programme EXPRES de présenter des codes à barres types pour chacun des éléments d'information fournis au moyen de la méthode de présentation proposée (p. ex. une feuille d'introduction, une feuille d'introduction plastifiée, un document d'expédition, des étiquettes) à l'ASFC aux fins des essais et de l'approbation.

Il n'est pas nécessaire de faire approuver la réimpression de codes à barres déjà mis à l'essai et approuvés par l'ASFC, à moins que le processus ou le matériel ayant servi à produire les codes à barres n'ait changé considérablement.

Pour obtenir l'approbation de l'ASFC, veuillez transmettre l'original des documents types ou des étiquettes renfermant les codes à barres au APM responsable du PAD et du programme EXPRES dont vous relevez.

### INSTRUCTIONS RELATIVES AUX CODES À BARRES

#### Symbologies du code à barres

L'une ou l'autre des symbologies suivantes peut être retenue :

- code standard 3 de 9, selon la définition d'AIM (Automatic Identification Manufacturers Inc.), document USS-39 (USD-3). L'utilisation du total de contrôle modulo 43 du code 3 de 9 n'est pas acceptable. Les symboles de code à barres du code 3 de 9 peuvent être imprimés avec un rapport de largeur 2:1 ou 3:1 à la barre étroite, sous réserve du respect des exigences énoncées dans la partie II;
- le code 128 est défini dans le document USS-128 (USD-6 de AIM). Le caractère de contrôle modulo 103 est un élément obligatoire du code 128.

**Nota** : Dans le cas des numéros de documents de transport comptant plus de 18 caractères, il se pourrait que le code 3 de 9 ne puisse pas être utilisé. La longueur maximale de 4,5 po (11,43 cm) sera strictement appliquée.

#### Largeur de la barre étroite

La largeur minimale d'une barre étroite est de 0,023 cm (0,009 pouce).

La largeur maximale d'une barre étroite dépend de la symbologie du code à barres choisie, comme suit :

Code 3 de 9 (rapport 2:1) = 0,04 cm (0,016 pouce)  
 Code 3 de 9 (rapport 3:1) = 0,03 cm (0,012 pouce)  
 Code 128 = 0,04 cm (0,016 pouce)  
 Code 128 (double densité) = 0,06 cm (0,024 pouce)

#### Largeur de la barre large

Pour le code 3 de 9, la largeur d'une barre large ne doit pas être inférieure à 2 fois et supérieure à 3 fois celle de la barre étroite, suivant les caractéristiques obligatoires de la barre étroite.

Pour le code 128, il y a 4 différentes largeurs de barre. La largeur doit correspondre à 1, 2, 3 ou 4 fois celle de la barre étroite lorsque la largeur maximale de la barre étroite est précisée ci-dessus, dans la section intitulée **Largeur de la barre étroite**.

### **Largeur des zones non imprimées**

Les zones non imprimées d'en-tête et de queue doivent avoir une largeur minimale correspondant à 10 fois celle de la barre étroite ou 0,03 cm (0,125 pouce), en choisissant le plus élevé de ces chiffres. Les zones non imprimées plus longues augmentent la visibilité du code.

### **Hauteur du symbole du code à barres**

Le symbole du code à barres doit avoir entre 0,95 cm (0,375 pouce) et 1,60 cm (0,625 pouce) de haut.

### **Longueur du symbole du code à barres**

Le symbole du code à barres, y compris les zones non imprimées d'en-tête et de queue et la composante humainement visible, doit se situer entièrement dans un espace d'au plus 12,7 cm (5 pouces) de long sur 3,8 cm (1,5 pouce) de haut.

### **Format humainement lisible**

Il doit toujours y avoir des numéros imprimés humainement lisibles sous le code à barres.

L'impression humainement lisible doit avoir au moins 0,25 cm (0,0984 pouce) de haut.

Tout numéro humainement lisible doit commencer à gauche du code à barres, directement sous le point où le code à barres commence.

L'espace entre le code à barres et le format humainement lisible et toute ligne ultérieure doit être d'au moins 0,08 cm (0,03 pouce).

Le nom du transporteur, de l'importateur et du transporteur secondaire doivent être imprimés pour tous les codes à barres imprimés. L'impression doit respecter les exigences des zones non imprimées et ne pas bloquer le numéro ou le code humainement lisible.

### **Rapport du contraste d'impression**

Le rapport du contraste d'impression (RCI) correspond à la différence de réflectivité entre les barres et les espaces, c'est-à-dire :

$$\text{RCI} = \frac{\text{Réflectance des espaces} - \text{réflectance des barres}}{\text{Réflectance des espaces}}$$

Lorsque la réflectance est définie en pourcentage, le rapport du contraste d'impression doit être d'au moins 55 % et avoir une valeur optimale de 75 %.

### **Lisibilité**

Le taux moyen de première lecture des symboles de code à barres produits doit être de 95 % (c.-à-d. seulement 5 sur 100 nécessiteront plus d'un balayage). Tous les codes à barres produits au carbone doivent respecter le même taux de lisibilité que l'original.

### **Durée de vie**

Le symbole du code à barres doit être lisible pendant au moins huit mois, avec un taux de première lecture de 95 %.

### **Type d'impression**

Le symbole du code à barres doit être imprimé à l'encre (carbone ou non).

### **Étiquettes**

Les étiquettes utilisées doivent être auto-adhésives, permanentes et à l'épreuve du maculage.

## APPENDIX E

### CARACTÉRISTIQUES DU CODE À BARRES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS QUI UTILISENT L'EDI

#### Programme d'autocotisation des douanes Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui utilisent l'EDI

Les instructions et les lignes directrices ci-après s'adressent aux **grands routiers qui utilisent l'échange de données informatisées** (EDI) pour respecter les exigences en matière de l'ASFC. Si vous n'utilisez pas l'EDI, veuillez vous reporter à l'annexe Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'EDI.

#### DÉDOUANEMENT DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES

Le processus de dédouanement dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) est offert aux importateurs et transporteurs autorisés, ainsi qu'aux chauffeurs inscrits au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) ou au programme Expéditions rapides et sécuritaires.

#### ÉLÉMENTS D'INFORMATION POUR LE DÉDOUANEMENT DANS LE CADRE DU PAD

##### Éléments d'information obligatoires

Pour déclarer du fret au moyen de l'EDI, les transporteurs **doivent** absolument fournir les deux éléments d'information suivants, sous forme de codes à barres, sur une feuille d'introduction, au moment de l'arrivée des marchandises :

- l'option de service;
- le numéro du moyen de transport.

Si le moyen de transport renferme des marchandises assujetties au PAD, le chauffeur inscrit doit également présenter sa carte d'identité avec photo (carte du PICSC ou du programme EXPRES), qui lui a été attribuée par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Outre les deux éléments d'information obligatoires ci-dessus, si un transporteur utilisant l'EDI confie le transport de marchandises admissibles à un autre transporteur, ce transporteur **doit** être un transporteur approuvé et son code à barres **doit** être fourni.

##### Éléments d'information facultatifs

Outre les éléments d'information obligatoires aux fins du dédouanement au moyen de l'EDI, les éléments d'information ci-après **peuvent** être fournis au moment de l'arrivée des marchandises (sous forme de code à barres) :

- le code de transporteur du propriétaire-exploitant.

#### DÉFINITIONS ET UTILISATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION

##### Éléments d'information obligatoires

**Option de service offerte aux transporteurs routiers qui utilisent l'EDI** : Il s'agit du code de cinq chiffres utilisé par l'ASFC pour indiquer l'option de service utilisée pour déclarer les expéditions.



00547

**Numéro du rapport du moyen de transport** : Il s'agit d'un numéro de référence permettant d'établir un lien avec une expédition (chargement complet) ou toutes les expéditions (chargement incomplet) à bord d'une ou de plusieurs remorques qui arrivent au Canada. Ce code doit débiter par le code de quatre chiffres du transporteur primaire qui utilise l'EDI. Il ne doit pas renfermer plus de 25 caractères et ne peut pas être reproduit pendant une période de trois ans. L'ASFC doit saisir le numéro du moyen de transport à la frontière. On établit un lien entre ce numéro et toutes les expéditions à bord du moyen de transport dans le système de l'ASFC.



99995678910111213

**Code du transporteur secondaire :** Numéro de caution de quatre caractères attribué par l'ASFC à un transporteur. Ce code peut être formé de caractères alphabétiques et de caractères numériques (p. ex. 9999 ou 99AA). Il sert à identifier un transporteur donné en tant que participant au PAD. Le transporteur secondaire peut avoir déjà adopté une méthode de déclaration du code de transporteur. C'est un élément d'information **obligatoire** lorsque le transporteur primaire retient les services d'un autre transporteur pour transporter des marchandises admissibles en son nom, en vertu d'une lettre d'autorisation.



9988

### Éléments d'information facultatifs

**Code de transporteur du propriétaire-exploitant :** Code de quatre caractères attribué par l'ASFC à un propriétaire-exploitant. Ce code peut être formé de caractères alphabétiques et numériques (p. ex. 7999 ou 79AA). Il est utilisé pour identifier un propriétaire-exploitant embauché par un transporteur approuvé participant au PAD. Il s'agit là d'un élément d'information **facultatif**. Cependant, un propriétaire-exploitant peut fournir cet élément d'information sous forme de code à barres s'il veut établir ses antécédents auprès de l'ASFC.



7999

### PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION SOUS FORME DE CODES À BARRES

Un transporteur qui utilise l'EDI doit utiliser une feuille d'introduction pour présenter les éléments d'information sous forme de codes à barres. Les agents des services frontaliers effectuent un balayage des codes à barres au premier point d'entrée au Canada.

Les éléments d'information obligatoires doivent être présentés dans l'ordre suivant :

- numéro de l'option de service EDI;
- numéro du moyen de transport approuvé;
- code d'identification du chauffeur inscrit, le cas échéant;
- code du transporteur secondaire, le cas échéant.

Si un transporteur choisit de fournir l'un des éléments d'information facultatifs en plus des éléments d'information obligatoires, il doit respecter l'ordre suivant :

- code de transporteur du propriétaire-exploitant (dernier code à barres figurant sur la feuille d'introduction).

### FEUILLE D'INTRODUCTION RECOMMANDÉE

On recommande également d'utiliser un **INDICATEUR**, notamment une feuille de couleur distincte pour rappeler au chauffeur de présenter sa carte d'inscription au PICSC ou au programme EXPRES lorsqu'il se présente à l'ASFC.

<b>FEUILLE D'INTRODUCTION EDI</b>		
Option de service EDI – transport routier		
00547		
Numéro du moyen de transport approuvé par l'ASFC		
99995678910111213		
NOM DU TRANSPORTEUR		
S'IL Y A LIEU		
9988		
OU		
7999		
CARRIER NAME		
Code du transporteur (primaire/secondaire)	OU	Code de transporteur du propriétaire-exploitant

Votre APM **doit** examiner la feuille d'introduction EDI et autoriser le format de celle-ci et des feuilles de décomposition **avant** l'utilisation.

### QUANTITÉ MANQUANTE POUR AVOIR UN CHARGEMENT COMPLET

En cas de chargement incomplet, le fret ou le moyen de transport n'est pas nécessairement envoyé en entier à l'ASFC.







Le transporteur a la possibilité de produire une feuille de décomposition ou des documents individuels de contrôle du fret sur support papier. Les codes à barres visant le fret doivent correspondre aux codes à barres pouvant avoir été transmis à l'ASFC et doivent clairement renfermer la mention « **EDI – chargement incomplet** » QUANTITÉ MANQUANTE, dans la partie supérieure du manifeste.







La mainlevée au moyen du PAD, du SEA et de la MDM doit être indiquée dans l'ordre ci-après ou une FEUILLE DE DÉCOMPOSITION distincte peut être utilisée dans le cas des expéditions visées par le PAD. Le fret SOUS DOUANE prévu est indiqué dans les manifestes A8A.

### FEUILLE DE DÉCOMPOSITION RECOMMANDÉE

(plusieurs pages lorsque nécessaire)

On recommande également d'utiliser un **INDICATEUR**, notamment une feuille de couleur distincte pour rappeler au chauffeur de présenter sa carte d'inscription au PICSC ou au programme EXPRES lorsqu'il se présente à l'ASFC.

EDI – CHARGEMENT INCOMPLET – QUANTITÉ MANQUANTE		
FEUILLE DE DÉCOMPOSITION		
Nom du transporteur : _____		
Date : _____		
N <sup>o</sup> du moyen de transport: _____ (format du code à barres indiqué sur la feuille d'introduction, le cas échéant)		
Codes à barres	ASFC	Option de service
 9999123456789221		SEA
 9999123456789222		SEA
 9999123456789224		SEA
 9999123456789225		SEA AM
 9999123456789226	 123006789RM0001	PAD

EDI – CHARGEMENT INCOMPLET – QUANTITÉ MANQUANTE		
FEUILLE DE DÉCOMPOSITION		
Nom du transporteur : _____		
Date d'entrée au Canada : _____		
N <sup>o</sup> du moyen de transport: _____ format du code à barres indiqué sur la feuille d'introduction, le cas échéant		
Codes à barres	ASFC	Option de service
 9999177758887727	 123456789RM0001	PAD
 9999177758889225	 123001119RM000	PAD
 9999177758889995	 123006789RM0001	PAD

#### MISE À L'ESSAI DES CODES À BARRES

**Les codes à barres types doivent être mis à l'essai et approuvés par l'ASFC pour s'assurer qu'ils répondent aux normes de lisibilité de l'ASFC avant d'être utilisés dans le cadre du processus de dédouanement du PAD.**

Il incombe à tous les participants au PAD de présenter des codes à barres types pour chacun des éléments d'information fournis au moyen de la méthode de présentation proposée (p. ex. une feuille d'introduction, une feuille d'introduction plastifiée, un document d'expédition, des étiquettes) à l'ASFC aux fins de l'essai et de l'approbation.

Il n'est pas nécessaire de faire approuver la réimpression de codes à barres déjà mis à l'essai et approuvés par l'ASFC, à moins que le processus ou le matériel ayant servi à produire les codes à barres n'ait changé considérablement.

Pour obtenir l'approbation de l'ASFC, veuillez transmettre l'original des documents types ou des étiquettes renfermant les codes à barres au APM responsables du PAD dont vous relevez.

#### INSTRUCTIONS RELATIVES AUX CODES À BARRES

##### Symbologies du code à barres

L'une ou l'autre des symbologies suivantes peut être retenue :

- code standard 3 de 9, selon la définition d'AIM (Automatic Identification Manufacturers Inc.), document USS-39 (USD-3). L'utilisation du total de contrôle modulo 43 du code 3 de 9 n'est pas acceptable. Les symboles de code à barres du code 3 de 9 peuvent être imprimés avec un rapport de largeur 2:1 ou 3:1 à la barre étroite, sous réserve du respect des exigences énoncées dans la partie II;
- le code 128 est défini dans le document USS-128 (USD-6 de AIM). Le caractère de contrôle modulo 103 est un élément obligatoire du code 128.

**Nota :** Dans le cas des numéros de documents de transport comptant plus de 18 caractères, il se pourrait que le code 3 de 9 ne puisse pas être utilisé. La longueur maximale de 4,5 po (11,43 cm) sera strictement appliquée.

##### Largeur de la barre étroite

La largeur minimale d'une barre étroite est de 0,023 cm (0,009 pouce).

La largeur maximale d'une barre étroite dépend de la symbologie de code à barres choisie, comme suit :

- Code 3 de 9 (rapport 2:1) = 0,04 cm (0,016 pouce)
- Code 3 de 9 (rapport 3:1) = 0,03 cm (0,012 pouce)
- Code 128 = 0,04 cm (0,016 pouce)
- Code 128 (double densité) = 0,06 cm (0,024 pouce)

### **Largeur de la barre large**

Pour le code 3 de 9, la largeur de la barre large ne doit pas être inférieure à 2 fois et supérieure à 3 fois celle de la barre étroite, suivant les caractéristiques obligatoires de la barre étroite.

Pour le code 128, il y a 4 différentes largeurs de barre. La largeur doit correspondre à 1, 2, 3 ou 4 fois celle de la barre étroite lorsque la largeur maximale de la barre étroite est précisée ci-dessus, dans la section intitulée **Largeur de la barre étroite**.

### **Largeur des zones non imprimées**

Les zones non imprimées d'en-tête et de queue doivent avoir une largeur minimale correspondant à 10 fois celle de la barre étroite ou 0,03 cm (0,125 pouce), en choisissant le plus élevé de ces chiffres. Les zones non imprimées plus longues augmentent la visibilité du code.

### **Hauteur du symbole du code à barres**

Le symbole du code à barres doit avoir entre 0,95 cm (0,375 pouce) et 1,60 cm (0,625 pouce) de haut.

### **Longueur du symbole du code à barres**

Le symbole du code à barres, y compris les zones non imprimées d'en-tête et de queue et la composante humainement visible, doit se situer entièrement dans un espace d'au plus 12,7 cm (5 pouces) de long sur 3,8 cm (1,5 pouce) de haut.

### **Format humainement lisible**

Il doit toujours y avoir des numéros imprimés humainement lisibles sous le code à barres.

L'impression humainement lisible doit avoir au moins de 0,25 cm (0,0984 pouce) de haut.

Tout numéro humainement lisible doit commencer à gauche du code à barres, directement sous le point où le code à barres commence.

L'espace entre le code à barres et le format humainement lisible et toute ligne ultérieure doit être d'au moins 0,08 cm (0,03 pouce).

Les transporteurs ont le choix d'imprimer leur nom de transporteur. Les participants qui utilisent l'EDI peuvent également imprimer l'acronyme « EDI » ou « EDI – chargement incomplet ». L'impression doit respecter les exigences des zones non imprimées et ne pas bloquer le numéro ou le code humainement lisible.

Le symbole du code à barres devrait permettre uniquement la lecture des chiffres du numéro humainement lisible et non les tirets ou les espaces.

### **Rapport du contraste d'impression**

Le rapport du contraste d'impression (RCI) correspond à la différence de réflectivité entre les barres et les espaces, c'est-à-dire :

$$\text{RCI} = \frac{\text{Réflectance des espaces} - \text{réflectance des barres}}{\text{Réflectance des espaces}}$$

Lorsque la réflectance est définie en pourcentage, le rapport du contraste d'impression doit être d'au moins 55 % et avoir une valeur optimale de 75 %.

### **Lisibilité**

Le taux moyen de première lecture des symboles de code à barres produits doit être de 95 % (c.-à-d. seulement 5 sur 100 nécessiteront plus d'un balayage). Tous les codes à barres produits au carbone doivent respecter le même taux de lisibilité que l'original.

### **Durée de vie**

Le symbole du code à barres doit être lisible pendant au moins huit mois, avec un taux de première lecture de 95 %.

### **Type d'impression**

Le symbole du code à barres peut être imprimé à l'encre (carbone ou non).

### **Étiquettes**

Les étiquettes utilisées doivent être auto-adhésives, permanentes et à l'épreuve du maculage.





## ANNEXE F

## EXCEPTION AU DÉLAI DE 15 JOURS POUR FAIRE DES CHANGEMENTS À L'APPLICATION PARTIE II

<b>Type de changement</b>	<b>Délai d'avis</b>
Changement dans le déroulement courant des opérations	30 jours avant
Changement dans le code de transporteur	30 jours avant
Changement dans les pistes de vérification	30 jours avant
Changement dans les prestataires de services	30 jours avant
Changement dans les types de services fournis	30 jours avant
Changement d'adresse	30 jours avant
Changement dans le nom, le numéro de téléphone, etc., de la personne-ressource	30 jours avant
Changements dans le NE ou le RM	30 jours avant
Nouveau déroulement des opérations	30 jours avant
Retrait du PAD	30 jours avant
Faillite ou mise sous séquestre	dès que le changement est public
Changement de nom	dès que le changement est public
Changement de propriétaire	dès que le changement est public
Réorganisation de l'entreprise	dès que le changement est public
Fusions ou acquisitions	dès que le changement est public
Nouvelle division	dès que le changement est public
Vente d'installations, de divisions ou d'une partie de l'entreprise	dès que le changement est public
Partenaires dans la chaîne commerciale, clients non EDI	mensuellement ou trimestriellement, selon ce qui est convenu avec le APM
Partenaires dans la chaîne commerciale, clients EDI	avant l'utilisation du propriétaire-exploitant ou du terminal/de l'entrepôt
Erreurs, systèmes, problèmes, inobservation, etc.	dès constatation

## ANNEXE G

## LIEN ENTRE LA DÉCLARATIONS DU FRET INDIVIDUEL ET LA DÉCLARATION DE FRET ROUTIER

Déclarations de fret individuelles	(Déclaration de fret routier) résumée sur la déclaration de moyen de transport avec le numéro de déclaration de moyen de transport 00547r
00539	00547
 CCN/TDN  CCN/TDN  CCN/TDN	 Déclaration de moyen de transport

## ANNEXE H

## DÉCLARATION – 40 JOURS

Nom du transporteur faisant la déclaration :					
Nom de la personne-ressource : (de la personne qui fournit la déclaration)					
Numéro de téléphone : (de la personne qui fournit la déclaration)					
Date de la déclaration :					
<b>Date initiale</b>	<b>Nom et numéro d'entreprise de l'importateur</b>	<b>Numéro de contrôle du fret</b>	<b>Numéro d'unité</b>	<b>Endroit des marchandises</b>	<b>Expéditeur / destinataire</b>
Date de l'entrée des marchandises au Canada		Pas nécessaire si PAD	Numéro de remorque ou de conteneur ayant servi à introduire le fret au Canada	Ville / province / cour où les marchandises se trouvent	

## RÉFÉRENCES

<p><b>BUREAU DE DIFFUSION –</b></p> <p>Programme d'autocotisation des douanes          Division des programmes des négociants fiables          Direction des programmes avant l'arrivée à la frontière          Agence des services frontaliers du Canada</p>	<p><b>DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –</b></p>
<p><b>RÉFÉRENCES LÉGALES –</b></p> <p><i>Règlement sur le transport des marchandises Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits Loi sur les douanes, articles 32, 37(1), 164 et 166</i></p>	<p><b>AUTRES RÉFÉRENCES –</b></p> <p>Séries D3, D4-1-4 et D17-1-7</p>
<p><b>CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –</b></p> <p>D3-1-7, le 14 août 2009</p>	

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

