

**IPEC/MANIFESTE
ÉLECTRONIQUE
DANS LE MODE ROUTIER
DOCUMENT SUR LES EXIGENCES
À L'ÉGARD DES CLIENTS DU
COMMERCE ÉLECTRONIQUE**

**TRANSMISSION EDI DE
L'INFORMATION PRÉALABLE
SUR LE FRET ET LE MOYEN DE
TRANSPORT DANS LE MODE
ROUTIER
NORME EN MATIÈRE DE
MESSAGES DE L'ANSI ET DE
L'EDIFACT**

Historique des changements

Date des changements	Version	Changements	Changements incorporés par
Mai 2010	1.3	Version finale pour le site Web	A. Morey, Déclaration EDI L. Schryburt, Déclaration EDI
Novembre 2010	1.4	Mises à jour diverses – voir le Sommaire des changements v. 1.3 à v. 1.4	A. Morey, Déclaration EDI
Janvier 2011	1.4	Mises à jour – voir le Sommaire des changements v. 1.3 à v. 1.4	A. Pagé, Déclaration EDI
Avril 2011	1.4.1	Mises à jour mineures	A. Pagé, Déclaration EDI

TABLE DES MATIÈRES

1.0	OBJET	3
2.0	INTRODUCTION.....	4
3.0	PORTÉE	5
4.0	RÈGLES ET CHEMINEMENTS FONCTIONNELS DANS LE MODE ROUTIER	7
4.1	TRAITEMENT DES DONNÉES TRANSMISES SUR LE MOYEN DE TRANSPORT.....	7
4.2	TRAITEMENT DES DONNÉES TRANSMISES SUR LE FRET	8
4.3	MANIFESTE ÉLECTRONIQUE - RÈGLES FONCTIONNELLES VISANT LE FRET ET LE MOYEN DE TRANSPORT	9
4.4	CHEMINEMENT FONCTIONNEL DES DONNÉES EDI DANS LE MODE ROUTIER	11
4.5	MANIFESTE ÉLECTRONIQUE – PROCESSUS D’EXEMPTIONS ET D’EXCEPTIONS	15
4.6	SURVEILLANCE DU PROGRAMME.....	17
5.0	PROCÉDURES RELATIVES AU SYSTÈME EDI.....	18
5.1	RÉCEPTION DES DONNÉES EDI	18
5.2	TRAITEMENT DES DONNÉES EDI	19
5.3	STRUCTURE DE MESSAGES EN FORMATS ANSI ET UN/EDIFACT	21
5.4	PRÉSENTATION DE MESSAGES MULTIPLES DANS UNE TRANSMISSION	22
6.0	MESSAGES DE RÉPONSE DE SORTIE.....	23
6.1	MESSAGES DE RÉPONSE POSITIVE	23
6.2	MESSAGES DE RÉPONSE D’ERREUR	24
6.3	MESSAGES D’AVIS DE STATUT	27
6.4	AVIS D’ARRIVÉE ET MAINLEVÉE DES EXPÉDITIONS	27
6.5	DÉROULEMENT DES AVIS DE SORTIE	28
7.0	OPTIONS DE COMMUNICATION EDI.....	32
8.0	DISPONIBILITÉ DU SYSTÈME DE L’ASFC	34
9.0	FIABILITÉ DU SYSTÈME DE L’ASFC.....	35
9.1	SÉCURITÉ.....	35
9.2	CONFIDENTIALITÉ.....	35
9.3	AUTORISATION	35
9.4	AUTHENTIFICATION	35
9.5	DOCUMENTS INCOMPLETS, INEXACTS OU CORROMPUS	35
10.0	SIGNALEMENT ET SOLUTION DES PROBLÈMES	36
10.1	DISPOSITIONS DE SAUVEGARDE	36

10.2	PLAN D'URGENCE EN CAS D'INTERRUPTION DES SYSTÈMES.....	36
11.0	PROCESSUS DE DEMANDE ET D'ESSAI.....	37
11.1	PROCESSUS DE DEMANDE OFFICIELLE.....	37
11.2	ESSAI D'ACCEPTATION DU CLIENT	37
	ANNEXE A – GLOSSAIRE DE TERMES ET D'ACRONYMES	39
	ANNEXE B – FORMATS DE MESSAGES ET TABLES DE CODES EDI	43
	ANNEXE C – DEMANDE DU CLIENT	44

1.0 OBJET

- 1.0.1 Le présent document renferme des renseignements techniques à l'intention des clients sur la façon de transmettre, de changer, de supprimer et de modifier l'information préalable sur les expéditions commerciales dans le cadre de la Phase III de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC), appelée aussi Manifeste électronique. Cette information, soit des données sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier, est transmise à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à l'aide de l'Échange de données informatisé (EDI). Les clients sont avisés que le présent document peut faire l'objet d'une révision et de modifications dans le cas où le système serait mis à niveau et/ou en raison d'exigences opérationnelles en évolution. L'Unité du soutien technique (UST) de l'ASFC s'efforcera d'annoncer dès que possible les changements importants qui seront apportés aux systèmes et elle avisera les clients par courriel des changements à venir. Veuillez vous assurer que votre adresse courriel est à jour auprès de l'UST.
- 1.0.2 Le présent document contient des renseignements pertinents sur la transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales à l'ASFC via l'EDI pour ce qui est du fret et des moyens de transport dans le mode routier. Ce document a pour principal objet d'aider les clients à assurer la mise en œuvre interne de ce processus.
- 1.0.3 Le Portail du Manifeste électronique (en développement) est un outil que l'ASFC rendra accessible aux clients afin qu'ils puissent se conformer aux exigences du programme du Manifeste électronique. Les éléments de données et les règles du programme seront les mêmes pour le portail que ceux identifiés dans le DECCE pour le mode routier. Le présent DECCE ne contient pas les détails de l'utilisateur du portail; cependant, pour obtenir plus d'information et pour obtenir une copie du Guide de l'utilisateur du portail du Manifeste électronique, lorsque celui-ci sera disponible, veuillez consulter le site de l'ASFC à l'adresse suivante : www.asfc.gc.ca.
- 1.0.4 Le format des messages relatifs aux données du Manifeste électronique (fret, moyen de transport) respecte les normes ANSI et EDIFACT.
- 1.0.5 Il est recommandé aux clients de lire toutes les sections descriptives du présent document de pair avec les formats des messages, car certaines règles fonctionnelles ont une incidence sur la programmation des systèmes.
- 1.0.6 Les demandes de renseignements ou de documents doivent être adressées à :

Unité du soutien technique

Agence des services frontaliers du Canada

250, chemin Tremblay, 6^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Courriel : TSU.UST@cbsa-asfc.gc.ca

Télécopieur : 613-952-9979

Téléphone : du Canada et des États-Unis : 1-888-957-7224

Appels hors du Canada ou des États-Unis entre 8 h et 17 h (HE) : 1-613-946-0762

Appels hors du Canada ou des États-Unis entre 17 h et 8 h (HE) : 1-613-946-0763

2.0 INTRODUCTION

- 2.0.1 Le programme de l'IPEC vise à fournir aux agents de l'ASFC des renseignements préalables sur le fret et le moyen de transport par voie électronique afin qu'ils détiennent la bonne information au bon moment pour déterminer les menaces à la santé et à la sécurité liées à des marchandises commerciales avant que celles-ci n'arrivent au Canada. La phase I de l'IPEC a été mise en œuvre en avril 2004 et, à compter de ce moment, les transporteurs maritimes et les transitaires, le cas échéant, devaient transmettre par voie électronique les données sur le fret et le moyen de transport maritimes à l'ASFC, 24 heures avant le chargement au port étranger. La phase II du programme de l'IPEC a été mise en œuvre en juillet 2006. La phase II exige que les transporteurs aériens et les transitaires, le cas échéant, transmettent par voie électronique les données sur le moyen de transport et le fret, ainsi que toute autre information sur le fret à l'ASFC, et ce, quatre heures avant leur arrivée au Canada. La phase II de l'IPEC a également donné lieu à une augmentation des exigences liées au mode maritime, lesquelles tiennent maintenant compte des cargaisons chargées aux États-Unis.
- 2.0.2 Le Manifeste électronique constitue la troisième phase du programme de l'IPEC. Lorsqu'il sera complètement mis en œuvre, le Manifeste électronique exigera de tous les transporteurs, transitaires et importateurs de tous modes de transport (aérien, maritime, routier et ferroviaire) de transmettre des données commerciales préalables à l'ASFC avant l'arrivée à la frontière.
- 2.0.3 À l'heure actuelle, le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) dispose d'un processus EDI permettant aux transporteurs qui le souhaitent de transmettre à l'ASFC sur une base volontaire les données sur le fret et le moyen de transport. Les formats de messages actuels pour le fret et le moyen de transport, utilisés dans le cadre de ce processus volontaire, seront maintenus pendant une période provisoire. De plus, les transporteurs PAD resteront assujettis aux modalités figurant dans un DECCE distinct pour ce processus jusqu'à une phase ultérieure du Manifeste électronique.
- 2.0.4 Les formats de messages de l'ANSI et de l'EDIFACT ont été élaborés suivant les exigences visant des données uniques de sorte que les données préalables sur le fret et le moyen de transport soient transmises dans divers modes de transport. Les messages de l'ANSI sont basés sur la version 5040 et les messages EDIFACT sont basés sur la version 08A.

3.0 PORTÉE

- 3.0.1 Le présent document porte sur le Manifeste électronique et la transmission et la réception par voie électronique des données sur le fret et le moyen de transport requises des transporteurs dans le mode routier. Le document est axé sur les exigences que doivent satisfaire les transporteurs qui transmettent à l'ASFC par voie électronique, eux-mêmes ou par l'entremise d'un fournisseur de services, des informations préalables sur les expéditions commerciales.
- 3.0.2 Une liste d'exigences des éléments de données visant la transmission des données préalables sur le fret et le moyen de transport figure à l'Annexe B. Toutes les directives touchant les formats de messages EDI et diverses tables de codes se trouvent également à l'Annexe B.
- 3.0.3 L'Annexe A renferme un glossaire des termes.
- 3.0.4 Les données préalables sur les membres d'équipage dans le secteur commercial font partie de la transmission électronique des données sur le moyen de transport; toutefois, ces données ne sont pas requises pour le moment. Les éléments de données visant les membres d'équipage et les passagers figurant actuellement dans les formats de messages ne doivent pas être transmis à l'ASFC en ce moment.
- 3.0.5 Ce document prévoit des directives destinées aux transporteurs routiers sur la façon de transmettre, de supprimer, de changer et de modifier les données sur le fret et le moyen de transport par voie électronique. Des lignes directrices en matière de politique, s'inspirant des dispositions du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, figurent dans ce règlement et les mémos D qui y sont liés.
- 3.0.6 Il est vivement recommandé aux clients de prendre connaissance des exigences relatives au Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) avant de transmettre par voie électronique l'information préalable sur le fret et le moyen de transport, et de s'inscrire au programme du STAM. Les exigences relatives au STAM se trouvent à l'adresse suivante : www.cbsa-asfc.gc.ca/eservices/eccrd-fra.html.
- 3.0.7 Les expéditions pouvant faire l'objet d'un dédouanement PAD ne sont pas assujetties aux exigences visant les informations préalables sur le fret et le moyen de transport dans le secteur commercial. Il est à noter, toutefois, que les conditions figurant dans le présent DECCE s'appliquent à tous les documents présentés sur le fret et le moyen de transport. Dans le cas d'un chargement mixte qui comprend des marchandises avec et sans exemption, les clients devront transmettre les données sur le moyen de transport et sur le fret pour les marchandises sans exemption.
- 3.0.8 Les exigences visant la transmission électronique des données sur le fret secondaire (c.-à-d. papiers creux, nouveaux manifestes, résumés) seront traitées dans un DECCE séparé.
- 3.0.9 Les exigences actuelles, pour les marchandises sortant du Canada, visant la déclaration des marchandises exportées resteront les mêmes par suite du Manifeste électronique pour ce qui est des expéditions exportées du Canada.

3.0.10 **Nota** : Cette version du DECCE sur le Manifeste électronique porte sur des systèmes et processus particuliers utilisés de nos jours, comme le SEA (Système d'examen avant l'arrivée), le SSMAEC (Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales), etc. Des versions futures de ce document viseront des systèmes utilisés en direct à mesure que le Manifeste électronique sera mis au point grâce à la constitution d'un ensemble de données commerciales préalables et à l'élaboration d'un système amélioré d'avis. En outre, les transpondeurs fourniront une solution de rechange au processus exposant les exigences sur la présentation du numéro de référence du moyen de transport.

4.0 RÈGLES ET CHEMINEMENTS FONCTIONNELS DANS LE MODE ROUTIER

- 4.0.1 Le présent document comprend des directives sur la transmission électronique des données sur le fret et le moyen de transport pour ce qui est des importations, y compris les expéditions sous douane.
- 4.0.2 Les transporteurs seront tenus de transmettre à l'ASFC, via l'EDI ou le Portail du Manifeste électronique de l'ASFC, toutes les données sur le fret et le moyen de transport pour traitement dans les délais prévus dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*. Par la suite, l'ASFC fera la vérification des données, puis transmettra les avis pertinents au transporteur.
- 4.0.3 La section qui suit énonce les règles et les cheminements fonctionnels pour la transmission à l'ASFC des données sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier.

4.1 TRAITEMENT DES DONNÉES TRANSMISES SUR LE MOYEN DE TRANSPORT

- 4.1.1 Le transporteur assurant le transport, ou le fournisseur de services autorisé, prépare et transmet à l'ASFC l'information requise sur le moyen de transport dans les délais prévus dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.
- 4.1.2 Les données sur le moyen de transport doivent être transmises électroniquement à l'ASFC au moins une heure avant l'arrivée au premier point d'arrivée (PPA).
- 4.1.3 La déclaration sur le moyen de transport dans le mode routier doit comprendre, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :
- 1) Le numéro de référence du moyen de transport (NRMT) du transporteur. Le NRMT est d'abord composé du code du transporteur unique de quatre caractères, du code de transporteur attribué par l'ASFC, puis d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur pour le déplacement particulier d'un moyen de transport. Le NRMT ne peut pas contenir d'espaces;
 - 2) Le code de bureau du PPA où le moyen de transport doit se rendre au Canada;
 - 3) Une heure d'arrivée prévue (HAP) au PPA, laquelle doit être aussi précise que possible. Un déterminant pour le fuseau horaire peut figurer dans le message;
 - 4) Le numéro de contrôle du fret (NCF) de toutes les données sur le fret qui y sont liées. Si un seul voyage comprend plusieurs remorques et/ou conteneurs, il faut que les NCF soient attribués par remorque et/ou équipement.
- 4.1.4 Veuillez vous référer à l'Annexe B pour les détails concernant les éléments de données, les directives touchant les formats de messages et les tables de codes.

4.2 TRAITEMENT DES DONNÉES TRANSMISES SUR LE FRET

4.2.1 Le transporteur, ou le fournisseur de services autorisé, prépare et transmet à l'ASFC l'information requise sur le fret dans les délais prévus dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.

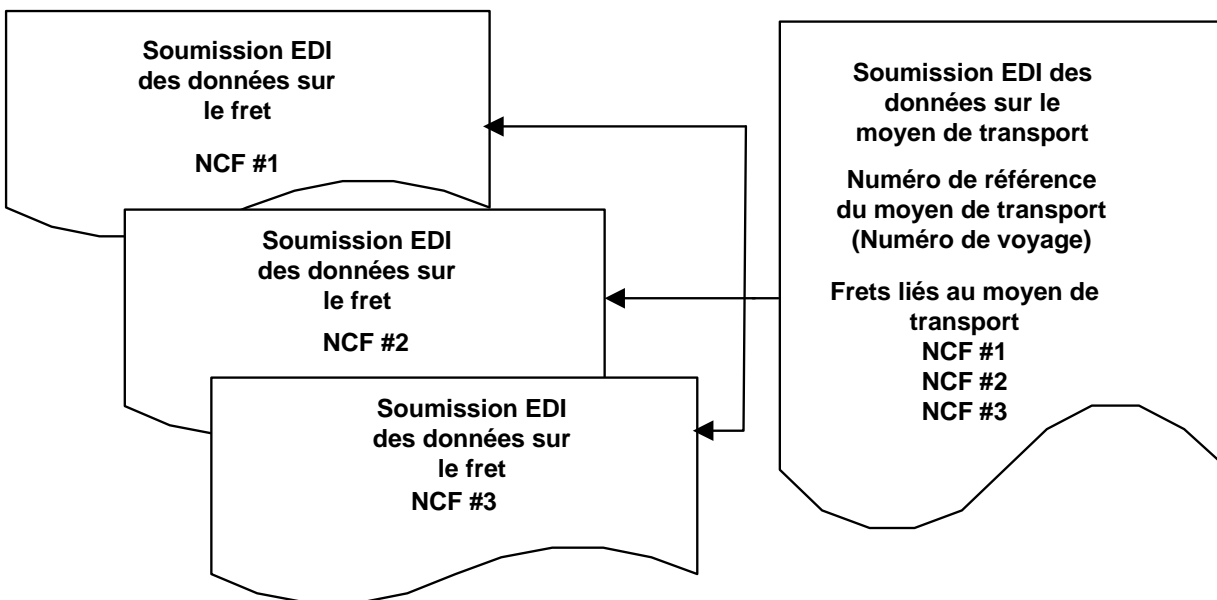
4.2.2 Les données sur le fret doivent être transmises aussitôt que possible (jusqu'à 30 jours à l'avance) et doivent être transmises à l'ASFC par voie électronique au plus tard une heure avant l'arrivée au PPA.

4.2.3 La déclaration sur le fret dans le mode routier doit comprendre, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

- 1) Le NCF, lequel comprend d'abord le numéro du transporteur de quatre caractères, le code de transporteur attribué par l'ASFC, puis un numéro de référence unique attribué par le transporteur ou le fournisseur de services. (Le NCF ne peut pas contenir d'espaces);
- 2) Le bureau de déclaration et le bureau de destination;
- 3) Une description des marchandises;
- 4) L'expéditeur et le destinataire.

4.2.4 Veuillez vous référer à l'Annexe B pour les détails concernant les éléments de données, les directives touchant les formats de messages et les tables de codes.

Figure 1 – Lien entre la transmission des données sur le fret et celle sur le moyen de transport



4.3 MANIFESTE ÉLECTRONIQUE - RÈGLES FONCTIONNELLES VISANT LE FRET ET LE MOYEN DE TRANSPORT

4.3.1 L’ASFC doit recevoir et valider les données EDI sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier transmises au plus tard **une heure** avant l’arrivée au PPA¹. Les messages correctement formatés reçus moins d’une heure avant l’arrivée seront acceptés par le système, mais le client recevra également le message d’erreur V67 (« Temps insuffisant pour la revue ») pour l’aviser. Nota : La transmission EDI des données sur le moyen de transport/fret n’est pas une « déclaration » au sens de l’article 12(1) de la *Loi sur les douanes* jusqu’à ce qu’une déclaration matérielle soit présentée à l’agent des services frontaliers (ASF) au PPA.

¹ Les délais d’exécution proviennent du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.

- 4.3.2 Les éléments de données applicables et les formats de messages liés aux transactions EDI sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier figurent à l'Annexe B intitulée « Formats de messages et tables de codes EDI du DECCE ». Le glossaire comprend les éléments de données, de même que les définitions et les conditions connexes.
- 4.3.3 Les données sur le fret et le moyen de transport doivent être transmises accompagnées d'un type de mouvement/d'une option de service qui s'applique, comme le déplacement de marchandises importées ou de marchandises assujetties au PAD.
- 4.3.4 Les messages transmis à l'ASFC par voie électronique doivent comprendre tous les éléments de données obligatoires, ainsi que les éléments conditionnels, le cas échéant, indiqués pour le format de messages.
- 4.3.5 Les données doivent être transmises en format ANSI X12 ou EDIFACT.
- 4.3.6 Toutes les données sur le fret doivent être acceptées par le système et dans le fichier avant qu'elles puissent être liées au moyen de transport. La demande du moyen de transport sera rejetée si les données sur le moyen de transport sont transmises en faisant référence à un numéro de contrôle du fret qui n'est pas en fichier ou qui est en mode de rejet.
- 4.3.7 Les données EDI sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier peuvent être transmises jusqu'à 30 jours avant l'arrivée. Si le fret ou le moyen de transport n'est pas utilisé, le transporteur devrait transmettre un avis de suppression des données sur le fret ou sur le moyen de transport visé.
- 4.3.8 Le NCF et le NRMT doivent être différents, même si une seule cargaison est indiquée pour un moyen de transport. Ces numéros ne doivent pas être répétés pendant une période de trois ans (en plus de l'année en cours).
- 4.3.9 Un code à barres lisible par machine doit être présenté à l'ASF au PPA. Le code à barres doit correspondre soit au NRMT, ou à un NCF lié au voyage. Si le NCF est fourni, le NRMT doit être inscrit à la main sur le document présenté à l'ASF.
- 4.3.10 Le transporteur peut se rendre à n'importe quel bureau de déclaration frontalier, sous réserve de restrictions locales visant certains produits (p. ex. matières dangereuses).
- 4.3.11 Le bureau de déclaration indiqué sur la transmission du moyen de transport doit être le même que le bureau de déclaration figurant sur la transmission du fret. Cependant, si le transporteur fait une déclaration dans un bureau autre que celui figurant sur les données EDI sur le fret et/ou le moyen de transport, l'ASFC ne demandera pas à ce dernier de transmettre des données modifiées sur le fret et/ou le moyen de transport indiquant le bureau où la déclaration a été présentée.
- 4.3.12 Le bureau de destination du fret est le bureau où le fret devrait faire l'objet d'une mainlevée. Le bureau de déclaration doit être le même que le bureau de destination, sauf s'il s'agit d'une cargaison sous douane prévue. Dans ce cas, le code secondaire du bureau de destination de la cargaison sous douane doit être fourni.
- 4.3.13 **Échec de la demande SEA** : Lorsque le fret doit faire l'objet d'une mainlevée au PPA, un code secondaire peut aussi être fourni. Ce code désigne l'entrepôt où les marchandises seront acheminées sous douane dans le cas d'un échec de la demande SEA, pourvu que le transporteur soit un transporteur cautionné. Si le champ conditionnel n'est pas rempli et que la demande SEA est refusée, le transporteur devra présenter une déclaration modifiée sur le fret.

- 4.3.14 **Arrivée dans un bureau intérieur** : Dans le cas des marchandises acheminées sous douane, il faut indiquer le bureau de destination de l'ASFC et le code secondaire de l'entrepôt de l'ASFC liés au bureau intérieur. Si l'exploitant d'entrepôt participe au programme du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM), il devra accuser réception des marchandises en transmettant à l'ASFC un avis d'arrivée par voie électronique. Après avoir accordé la mainlevée des marchandises, un message STAM sera transmis au partenaire de la chaîne commerciale visé (y compris le transporteur) s'il est un participant au STAM.
- 4.3.15 Les manifestes sur papier ne sont généralement pas requis au PPA lorsque le transporteur a transmis des informations préalables sur les expéditions commerciales liées à un NRMT. Toutefois, les transporteurs devront présenter un manifeste sur papier pour le fret EDI dans le cas d'une interruption des systèmes ou lorsque les marchandises sont assujetties à des processus exceptionnels (p. ex., programme des messageries – EFV ou expéditions aériennes par camion). Des plans d'urgence en cas d'interruption des systèmes, y compris les documents que les chauffeurs doivent présenter au PPA, se trouvent dans le document *Plan d'urgence en cas d'interruption des systèmes – mode routier*.
- 4.3.16 Lorsque le fret a été lié à un moyen de transport, les données à cet égard peuvent être mises à jour et transmises à l'ASFC jusqu'à **une heure** avant l'arrivée au PPA. Les données sur le moyen de transport doivent indiquer qu'il s'agit d'une nouvelle cargaison ou d'une cargaison supprimée (annulée). Se reporter à la section 5.2.1, Changement des règles de l'EDI pour la transmission des données sur le fret et le moyen de transport.
- 4.3.17 Lorsque les données transmises sur le fret ou sur le moyen de transport se révèlent erronées après l'arrivée, une modification doit être transmise de façon à indiquer les excédents, les manquants ou autres écarts. Fait à noter, la modification en soi n'annule pas l'obligation de corriger la déclaration en détail ou les documents de mainlevée.
- 4.3.18 La transmission des données préalables PAD sur le fret est facultative. Il est encore possible de suivre le processus actuel sur papier pour la déclaration des marchandises PAD au PPA au moyen d'une feuille d'introduction avec code à barres. Cependant, si des marchandises admissibles au PAD sont comprises dans la transmission EDI de l'IPEC, le numéro d'entreprise de l'importateur approuvé PAD – ainsi que tous les éléments de données de l'IPEC transmis via l'EDI – doivent être compris dans la transmission de façon à autoriser la livraison des marchandises dans le cadre du programme PAD.
- 4.3.19 L'ASFC va continuer d'appuyer les transporteurs qui ont actuellement recours au processus EDI Chargement partiel (CP) jusqu'à ce que les processus du PAD soient harmonisés avec ceux de l'IPEC. Les clients qui n'ont pas recours en ce moment au processus EDI CP devront transmettre les données préalables sur le fret et le moyen de transport comme il est indiqué dans le présent document.
- 4.3.20 Il faut transmettre les données sur le moyen de transport même s'il est vide. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le traitement exceptionnel, se reporter à la section 4.5.

4.4 CHEMINEMENT FONCTIONNEL DES DONNÉES EDI DANS LE MODE ROUTIER

4.4.1 La norme visant le processus de cheminement du Manifeste électronique se trouve ci-après.

- 1) Le transporteur compile les données visant des expéditions à venir. Il doit transmettre à l'ASFC les données sur chaque expédition non assujettie à une exemption ou à une

exception (section 4.5) à destination du Canada et qui ne fera pas l'objet d'un dédouanement PAD. Il est aussi possible de fournir des données sur les marchandises assujetties à un dédouanement PAD.

- 2) Le transporteur prépare les données requises sur le fret pour la transmission via l'EDI ou le Portail du Manifeste électronique de l'ASFC. Si les données sur le fret assujetti au PAD sont transmises sur une base volontaire, les règles fonctionnelles s'appliquent également à la transmission des données sur le fret assujetti au PAD.
- 3) Le transporteur transmet les données sur le fret via l'EDI (se reporter à l'Annexe B).
- 4) L'ASFC accuse réception des données sur le fret en envoyant un message d'**acceptation** (accusé de réception positif) ou de **rejet** (message d'accusé de réception négatif) :
 - (a) Si les données sur le fret transmises ne sont pas erronées, l'ASFC envoie au transporteur un message d'acceptation.
 - (b) Si les données sur le fret contiennent des erreurs au chapitre de la conversion ou de la validation, un message de rejet sera transmis au transporteur pour correction. Un ASF peut aussi rejeter manuellement la demande. Le transporteur doit alors faire les corrections nécessaires et retransmettre les données à l'ASFC. Lorsque les données sont conformes aux caractéristiques, un message d'acceptation est transmis au transporteur.
- 5) Lorsqu'un moyen de transport est indiqué pour le fret, le transporteur transmet les données sur le moyen de transport avec les éléments de données requis sur le moyen de transport (se reporter à l'Annexe B).
- 6) L'ASFC accuse réception des données sur le moyen de transport en envoyant un message d'**acceptation** (accusé de réception positif) ou de **rejet** (message d'accusé de réception négatif).

Nota : Le fret EDI est considéré comme ayant été « déclaré » s'il est lié au numéro du moyen de transport, si ce numéro a été reçu et s'il a fait l'objet d'une déclaration au PPA.
- 7) À l'arrivée au PPA, le chauffeur du moyen de transport doit présenter, sur la feuille d'introduction ou sur un autre document, les éléments de données obligatoires suivants assortis d'un code à barres :
 - (a) Le NRMT ou tout autre numéro permettant de lier le voyage à des fins d'identification (c.-à-d. le NCF). Nota : le NRMT doit être fourni qu'il soit ou non assorti d'un code à barres.

Nota : Si le transporteur choisit de diviser ses codes à barres, il faut consulter les caractéristiques sur le codage à barres figurant dans le Mémoire D3-1-1.

 - (b) Si une expédition PAD est à bord du moyen de transport, le chauffeur doit aussi présenter les documents suivants :
 - (i) une carte d'inscription valide du chauffeur (PICSC ou EXPRES)
 - (ii) un code de transporteur PAD secondaire (le cas échéant)
- 8) L'ASF au PPA indique dans le système l'arrivée du moyen de transport. L'ASFC accuse réception de l'arrivée du moyen de transport en envoyant un avis relatif à la déclaration

en vertu de l'article 12(1) de la *Loi sur les douanes*. Ce message indique que le transporteur a répondu à l'obligation de déclarer toutes les expéditions détaillées sur les transmissions de données sur le fret qui sont liées au moyen de transport, en vertu de l'article 12(1).

- 9) Le STAM transmet un message aux participants du STAM, indiquant que chaque expédition a fait l'objet d'une mainlevée ou d'un renvoi. Le message STAM est lié à un numéro de contrôle du fret et à un numéro de transaction s'il y a une demande de mainlevée connexe, comme suit :
- a) Expéditions PAD :
 - (i) Lorsque la mention « autorisation de livrer » est entrée, un message de réponse « autorisation de livrer » est transmis si le transporteur est un participant au STAM.
 - b) Expéditions SEA au PPA :
 - (i) Lorsque le moyen de transport est autorisé à continuer sa route, le message « mainlevée des marchandises » est transmis si une recommandation de mainlevée figure dans le fichier et si le transporteur est un participant au STAM.
 - (ii) Lorsqu'une décision de « renvoi » ou de « rejet » figure dans le fichier, le moyen de transport est automatiquement renvoyé au PPA en vue d'un traitement complémentaire.
 - (iii) Lorsque le numéro de contrôle du fret n'est pas assorti d'une demande de mainlevée dans le système de l'ASFC, la demande doit être mise à jour avec le nouveau bureau de dédouanement. Celle-ci peut être saisie par l'ASF à l'arrivée ou transmise sous forme de modification au fret après l'arrivée.
 - (iv) Lorsque l'expédition fait l'objet d'un examen et qu'une décision de mainlevée est rendue, le message « mainlevée des marchandises » est transmis si le transporteur est un participant au STAM.
 - c) Expéditions sous douane (SEA ou autre) :
 - (i) Lorsqu'une expédition sous douane arrive au bureau de destination, le participant au STAM (p. ex. un exploitant d'entrepôt) en mesure d'attester l'arrivée peut transmettre à l'ASFC un message d'attestation d'arrivée. Le message de mainlevée/d'examen requis est alors envoyé au participant à l'origine de l'attestation.

4.4.1.1 Nota sur les messages d'arrivée EDI : Lorsqu'une arrivée EDI est transmise d'un entrepôt intérieur par erreur (p. ex. l'expéditeur reconnaît avoir transmis par erreur des données sur l'arrivée), l'expéditeur du message d'arrivée EDI doit aviser sans délai un surintendant de l'ASFC au bureau de destination que des données sur l'arrivée du fret ont été transmises erronément. Cette erreur ne peut pas être corrigée par voie électronique.

4.4.2 Un exemple du cheminement pour le moyen de transport seulement figure ci-après.

- 1) Lorsque le camion n'est pas chargé ou qu'il transporte des marchandises faisant l'objet d'une exception suivant les exigences en matière de transmission des données sur les marchandises IPEC (se reporter à la section 4.5.2), le transporteur transmet les données sur le moyen de transport, qui comprend les éléments de données requis sur le moyen de transport, ainsi que le code d'exception qui s'applique (p. ex. moyen de transport vide, programme des messageries – EFV, se reporter à l'Annexe B).
- 2) L'ASFC accuse réception des données sur le moyen de transport en transmettant un message d'**acceptation** ou de **rejet**.
- 3) À l'arrivée au PPA, le chauffeur du moyen de transport doit présenter, sur la feuille d'introduction ou sur un autre document, les éléments de données obligatoires suivants assortis d'un code à barres :
 - (a) Le NRMT ou tout autre numéro permettant de lier le voyage à des fins d'identification (c.-à-d. le NCF). Nota : Le NRMT doit être fourni qu'il soit ou non assorti d'un code à barres.

Nota : Si le transporteur choisit de diviser ses codes à barres, il faut consulter les caractéristiques sur le codage à barres figurant dans le Mémoire D3-1-1.

- 4) L'ASF au PPA indique dans le système l'arrivée du moyen de transport. Le processus de mainlevée pour les marchandises faisant l'objet d'une exception reste sur papier.
- 5) Le chauffeur peut continuer sa route ou il est renvoyé en vue d'un examen.

4.4.3 Un exemple du cheminement de diverses marchandises, certaines faisant l'objet d'une exception selon la section 4.5.2 et certaines requérant la transmission de données sur le fret IPEC, se trouve ci-après.

- 1) Le transporteur compile les données visant des expéditions à venir. Il doit transmettre à l'ASFC les données sur chaque expédition non assujettie à une exemption ou à une exception (section 4.5) à destination du Canada et qui ne fera pas l'objet d'un dédouanement PAD. Il est aussi possible de fournir des données sur les marchandises assujetties à un dédouanement PAD.
- 2) Le transporteur doit préparer les données requises sur le fret, soit les données obligatoires ou l'inclusion volontaire de données sur des expéditions PAD, ainsi que les données requises sur le moyen de transport, comme il est indiqué aux points 2 à 7 de la section 4.4.1 ci-dessus.
- 3) Des documents papier doivent être préparés et se trouver à bord du moyen de transport si ce dernier transporte aussi des marchandises faisant l'objet d'une exception selon la section 4.5.2. Un ou des codes d'exception doivent être présentés pour chaque type de marchandises faisant l'objet d'une exception (se reporter à l'Annexe B). Le processus de mainlevée pour les marchandises faisant l'objet d'une exception reste sur papier.

- 4) L'ASF au PPA indique dans le système l'arrivée du moyen de transport. L'ASFC accuse réception de l'arrivée du moyen de transport en envoyant un avis relatif à la déclaration en vertu de l'article 12(1) de la *Loi sur les douanes*. Ce message indique que le transporteur a répondu à l'obligation de déclarer toutes les expéditions détaillées sur les transmissions de données sur le fret qui sont liées au moyen de transport, en vertu de l'article 12(1).
- 5) Le processus relatif au STAM indiqué au point 9 de la section 4.4.1 ci-dessus s'applique aux marchandises pour lesquelles un message EDI a été transmis. Le processus de mainlevée des marchandises faisant l'objet d'une exception reste sur papier.

4.5 MANIFESTE ÉLECTRONIQUE – PROCESSUS D'EXEMPTIONS ET D'EXCEPTIONS

4.5.0.1 On entend par « informations préalables complètes sur les expéditions commerciales », la transmission des ensembles de données suivants :

- 1) Données sur le fret
- 2) Données sur le moyen de transport

4.5.0.2 Dans certains cas (section 4.5.1), les transporteurs entrant au Canada ne sont pas tenus de transmettre la totalité des données obligatoires IPEC.

4.5.0.3 Dans le cas de certains types de marchandises faisant l'objet d'une exception (section 4.5.2), seule la déclaration sur le moyen de transport est requise.

4.5.0.4 Si un transporteur transmet des données sur des marchandises assujetties aux exigences de l'IPEC, ainsi que des données sur les marchandises indiquées à la section 4.5.2, les données IPEC sur le moyen de transport sont requises et un ensemble complet de données IPEC sur le fret est requis uniquement pour des marchandises ne faisant pas l'objet d'une exception. Il peut donc également y avoir plusieurs codes d'exception ou Instruments du commerce international (ICI) listés parmi des NCF ne faisant l'objet d'aucune exception pour un même moyen de transport.

4.5.0.5 Un code d'exception approprié doit être précisé sur l'ensemble des données sur le moyen de transport dans le cas de chaque expédition visée par la section 4.5.2, (se reporter à l'Annexe B).

4.5.0.6 L'ensemble complet des données IPEC sur le fret et le moyen de transport doit être fourni si les marchandises ne figurent pas à la section 4.5.1 ou 4.5.2.

Nota : La présente liste peut faire l'objet de changements. Cette liste ne vise que le déroulement initial dans le mode routier et elle ne comprend pas les données sur les membres d'équipage ou les données secondaires.

4.5.1 Exemptions (fret et moyen de transport)

- 1) Véhicules d'intervention d'urgence /personnel/équipement attitrés aux cas d'urgence, comme le transport d'organes humains en vue d'une greffe, l'équipe de pompiers de première intervention, le transport d'un patient par ambulance, les équipes de secours en cas de catastrophe

- 2) Dédouanement dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) (mainlevée PAD sur papier, trois codes à barres)
- 3) Véhicules ayant fait demi-tour aux installations du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (SDPF)
- 4) Produits transportés en continu (CTC), p. ex. électricité, essence, huile
- 5) Marchandises militaires à bord d'un moyen de transport loué ou appartenant à l'armée
- 6) Moyens de transport solos :
 - i) gros porteur sans remorque ou semi-remorque. Exclusion : les camions gros porteurs ou tout autre camion « complet » (p. ex. carrosserie-fourgon grand volume). Les moyens de transport solos dans le mode routier ne doivent pas :
 - (a) tirer un équipement (p. ex. une remorque, un châssis),
(aux fins de la définition susmentionnée (a), un chariot ou un appareil utilisé pour relier les remorques n'est pas considéré comme une remorque, un châssis ou une semi-remorque)
 - (b) transporter des marchandises commerciales,
 - (c) faire l'objet d'une importation;
 - ii) juste la partie « tracteur » du camion gros porteur.
- 7) Fourgons postaux (Postes Canada, courrier des États-Unis et international) – complètement chargés seulement
- 8) Des marchandises transportées à la main sont définies comme:
 - (a) Des marchandises commerciales transportées par des passagers payants à bord des moyens de transports commerciaux de voyageurs. (autobus, taxis, avions, navires, etc.)
 - (b) Des marchandises commerciales importées et comptabilisées au point d'entrée par le propriétaire d'une compagnie, ou un employé, conduisant un moyen de transport qui n'est ni commercial, ni disponible à l'embauche.
- 9) Mouvements en transit*
- 10) Moyen de transport non chargé pour les transporteurs PAD dont le chauffeur est inscrit au PICSC ou au programme EXPRES.
- 11) Équipement auxiliaire

4.5.2 Exceptions touchant les données sur le fret (données requises sur le moyen de transport)

Les quatre premières exceptions notées ci-dessous font l'objet d'une déclaration au sujet d'un moyen de transport qui utilise un code d'exception sur un tracteur, une remorque ou un conteneur. (Voir ANSI MBL05 et EDIFACT G011 GEI à l'annexe B)

- 1) Les marchandises qui sont importées au Canada dans le cadre du Programme des messageries expéditions de faible valeur (EFV) de l'ASFC
- 2) Les « expéditions aériennes par camion », c'est-à-dire le fret du mode aérien qui arrive au Canada par le mode routier*.
- 3) Instruments de commerce international (ICI), p. ex. les étagères vides approuvées.
- 4) Fourgons postaux (Postes Canada, courrier des États-Unis, courrier international) faisant partie d'un chargement mixte

- 5) Moyen de transport non chargé (déclaration faite sur le moyen de transport au niveau de la partie « tracteur » seulement. Voir les messages ANSI VID10 et/ou EDIFACT G010 EQD(1) à l'Annexe B)

Nota : Les sections identifiées d'un astérisque « * » qui figurent dans la section 4.5 y seront pendant une période intermédiaire seulement, et elles seront supprimées de ce document lors de révisions futures.

4.5.3 Exemples de scénarios ICI

Les exemples suivants représentent des combinaisons requises pour transmettre les données sur le moyen de transport en utilisant les instruments de commerce international (ICI) et/ou le fret régulier sur un même moyen de transport. Dans ces exemples, les codes ANSI sont utilisés pour le moyen de transport (358) et le fret (309).
(Pour EDIFACT, 358 = CUSREP et 309 = CUSCAR.)

Scénario 1 : Il y a seulement des ICI sur le moyen de transport.

- Transmettre seulement le message 358 avec le code d'exception 02 (ICI).
- Ne requiert aucune transmission 309.

Scénario 2 : Il y a des ICI ainsi que du fret régulier sur le moyen de transport.

- Transmettre un 309 pour le fret régulier seulement.
- Ne pas transmettre un 309 pour l'ICI puisque celui-ci sera déclaré avec le code d'exception 02 sur le moyen de transport.
- Transmettre un 358 avec :
 - NCF(s) lié(s) au fret régulier;
 - le code d'exception 02 pour un ICI.

4.6 SURVEILLANCE DU PROGRAMME

4.6.1 Les éléments suivants indiquent les processus suivis pour vérifier la conformité du client et la qualité des données transmises.

- 1) L'ASFC vérifiera la conformité du client externe.
- 2) L'ASFC vérifiera que le client transmet des données de qualité selon les normes établies.
- 3) L'agent qui effectue l'examen peut communiquer avec le client pour discuter d'une mesure corrective permettant d'améliorer la qualité des données transmises ou de régler des problèmes de conformité.

5.0 PROCÉDURES RELATIVES AU SYSTÈME EDI

5.1 RÉCEPTION DES DONNÉES EDI

- 5.1.1 Les clients externes transmettent par voie électronique les données sur le fret/moyen de transport pour ce qui est des importations, y compris les expéditions sous douane.
- 5.1.2 Les systèmes de l'ASFC font une série de validations des données transmises électroniquement par un client externe. S'il n'y a pas d'erreurs, les données sont sauvegardées dans le format même de leur envoi et un accusé de réception positif est envoyé à l'expéditeur visé.
- 5.1.3 Voici les différentes étapes qu'effectue le système pour recevoir et accepter les données EDI :
- 1) Réception des données du client.
 - 2) Authentification de l'expéditeur en vérifiant son profil par rapport au profil des expéditeurs afin de confirmer que ce dernier se soumet à la norme particulière régissant les messages.
 - 3) Acceptation de l'expéditeur, si l'authentification est valide, ou rejet, dans le cas contraire.
 - 4) Vérification des éléments suivants :
 - (a) la transmission contient le nombre approprié de segments;
 - (b) les éléments de données de chaque segment sont présents et la structure des données sur le fret respecte les règles syntaxiques;
 - (c) les exigences en matière de taille (min/max) et de format (valeurs numériques/alphanumériques/codées) sont satisfaites;
 - (d) les segments sont définis convenablement;
 - (e) les segments sont dans l'ordre approprié;
 - (f) le document contient le nombre approprié de boucles.
 - 5) Conversion des données dans un format lisible en vue des prochaines étapes du processus de traitement.
 - 6) Envoi d'un accusé de réception électronique à l'expéditeur s'il n'y a aucune erreur syntaxique.
 - 7) S'il y a des erreurs de syntaxe, un message de rejet, est envoyé à l'expéditeur par la même voie que celle ayant servi à la transmission.

5.2 TRAITEMENT DES DONNÉES EDI

5.2.0.1 Le traitement des données sur le fret et le moyen de transport transmises par voie électronique commence après l'étape de la vérification syntaxique initiale. Une fois dans le système, les données sont traitées en fonction des règles de fonctionnement de l'ASFC.

5.2.0.2 Si les données ne sont pas validées, un avis de rejet est transmis par voie électronique à l'expéditeur initial du message, accompagné du code de motif approprié. Une liste des messages d'erreur à la sortie et des codes de réponse figure au tableau 1 de l'Annexe B. Autrement, un accusé de réception indiquant que les données ont été traitées avec succès est généré et transmis par voie électronique à l'expéditeur initial.

5.2.0.3 Les clients ont la possibilité de changer, de supprimer et de modifier les données transmises sur le fret et le moyen de transport.

Nota : Si le client ne fait pas les corrections qui s'imposent suite à un rejet, les marchandises/moyen de transport ne seront pas autorisés à entrer au Canada au PPA.

5.2.1 CHANGEMENT/AMENDEMENT DES RÈGLES DE L'EDI POUR LA TRANSMISSION DES DONNÉES SUR LE FRET ET LE MOYEN DE TRANSPORT

5.2.1.1 Un changement ou amendement requiert la transmission de toutes les données, afin de remplacer les données transmises initialement. Des éléments de données individuels ne peuvent pas être transmis séparément. Un changement ne peut pas faire partie de la même transmission comme s'il s'agissait de données transmises originalement.

5.2.1.2 S'il faut changer le numéro de contrôle du fret (NCF) figurant dans les données transmises sur le fret ou le numéro de référence du moyen de transport (NRMT) figurant dans les données transmises sur le moyen de transport, le client doit d'abord envoyer un enregistrement pour supprimer le NCF ou le NRMT, puis transmettre un ajout pour le nouveau NCF ou NRMT. Une demande de changement ne sera pas acceptée dans ce cas.

5.2.1.3 Toutefois, s'il doit corriger les données sur le moyen de transport par suite d'un changement ou amendement apporté à l'un des NCF indiqués sur le moyen de transport, le client peut envoyer un changement ou amendement aux données sur le moyen de transport afin de corriger le NCF correspondant.

5.2.1.4 Lorsque les données sur le fret dans le fichier sont liées à un moyen de transport et qu'il faut les supprimer, le client doit d'abord changer les données sur le moyen de transport, puis supprimer les données sur le fret. La demande sera rejetée si les données sur le fret liées à un moyen de transport sont supprimées en premier, et un avis sera envoyé en conséquence.

5.2.1.5 Les changements ou amendements aux données sur le fret doivent être apportés aussitôt qu'ils sont connus. Les changements transmis électroniquement par les clients seront acceptés jusqu'à l'arrivée des marchandises. Après l'arrivée, tous les changements devront être transmis sous forme de modification. (La seule exception qui s'applique à cette règle est si les données sur le fret ou le moyen de transport ont été rejetées manuellement par l'agent après l'arrivée. Dans un tel cas, le client doit transmettre un changement après son arrivée, et non une modification.) Un code de modification sera attribué à l'enregistrement du changement, afin d'indiquer le type de modification apportée.

5.2.1.6 Fonctions ajout/changement/suppression (annulation)/modification :

- (a) La fonction **ajout** sert à la première transmission (originale) des données, qu'il s'agisse de données sur le fret ou de données sur le moyen de transport. Ces données doivent être transmises au plus tard **une heure** avant l'arrivée au PPA. Plusieurs transmissions peuvent être ajoutées en même temps (voir la section 5.4). Toutefois, les données sur le fret ne doivent pas être mélangées avec les données sur le moyen de transport transmises dans le même groupe fonctionnel. Un numéro unique doit être utilisé pour indiquer tous les ajouts.
- (b) La fonction de **changement** entraîne la transmission avant l'arrivée d'un enregistrement tout à fait nouveau (tous les éléments de données applicables), qui remplacera l'enregistrement complet dans le fichier. Selon la règle, le transporteur routier est tenu de transmettre un changement pour mettre à jour l'enregistrement courant sur le moyen de transport ou sur le fret lorsqu'un élément de données transmis à l'ASFC fait l'objet d'un changement. Des éléments de données particuliers **ne doivent pas** être transmis séparément. Des changements peuvent être apportés à n'importe quel moment jusqu'à l'arrivée au bureau de déclaration, et après le traitement de l'ajout (original). Un changement à un enregistrement **ne doit pas** être envoyé en même temps qu'un ajout à celui-ci. Les changements requis après l'arrivée seront faits en tant que **modifications**.
- (c) La fonction de **suppression (annulation)** sert à éliminer intégralement des enregistrements ou groupes d'enregistrements. Si des éléments de données ou des boucles de segment en particulier doivent être éliminés, ils doivent être traités en tant que changements. Les données spécifiques transmises utilisant la fonction de *suppression* ne doivent pas nécessairement être identiques à la transmission originale ou changée – seuls les éléments de données (clés) (c.-à-d. le NCF ou le NRMT ainsi que le code identifiant le fret ou le moyen de transport) doivent être identiques. Les autres champs doivent être fournis seulement pour que l'enregistrement soit validé à l'égard des exigences syntaxiques. La fonction *suppression* peut être activée à n'importe quel moment jusqu'à l'arrivée au bureau de déclaration, et après le traitement de l'ajout. La suppression d'un enregistrement ne doit pas être transmise en même temps qu'un ajout ou qu'un changement visant le même enregistrement. Si les données sur le moyen de transport figurent dans le fichier, il faut les changer ou les annuler avant d'annuler les données sur le fret qui y sont liées. Fait à noter, les enregistrements sur le fret et le moyen de transport doivent être supprimés (annulés) s'ils ne sont pas utilisés pendant une période de 30 jours. À noter également que si les données doivent être supprimées après l'arrivée, ceci ne peut pas être fait par voie électronique. Ces suppressions doivent être signalées au moyen d'une transmission manuelle à l'ASFC.
- (d) Tout comme un changement, une **modification** entraîne aussi la transmission d'un enregistrement tout à fait nouveau (tous les éléments de données applicables), qui remplacera l'enregistrement complet dans le fichier. Une modification est apportée **après** l'arrivée au bureau de déclaration. Chaque modification requiert un code de modification précisant le genre de modification apportée. Les codes de modification figurent aux tables de codes de l'Annexe B. Il est possible de modifier tout élément de données, sauf dans les cas d'exception « clés » suivants :
 - (i) Pour le moyen de transport, des modifications ne peuvent pas être apportées au NRMT du moyen de transport ou à l'option de service (c.-à-d. le code indiquant

si le message vise la transmission des données sur le moyen de transport ou de données sur le fret).

- (ii) Pour le fret, des modifications ne peuvent pas être apportées au NCF, à l'option de service ou à l'indicateur PAD – lequel indique s'il s'agit ou non d'une expédition PAD.

Si le client souhaite modifier ces éléments de données de base, il doit en faire la demande à l'ASFC en personne. Le système de l'ASFC acceptera les modifications jusqu'à ce que le fichier soit transféré dans la base de données historiques, habituellement après 120 jours.

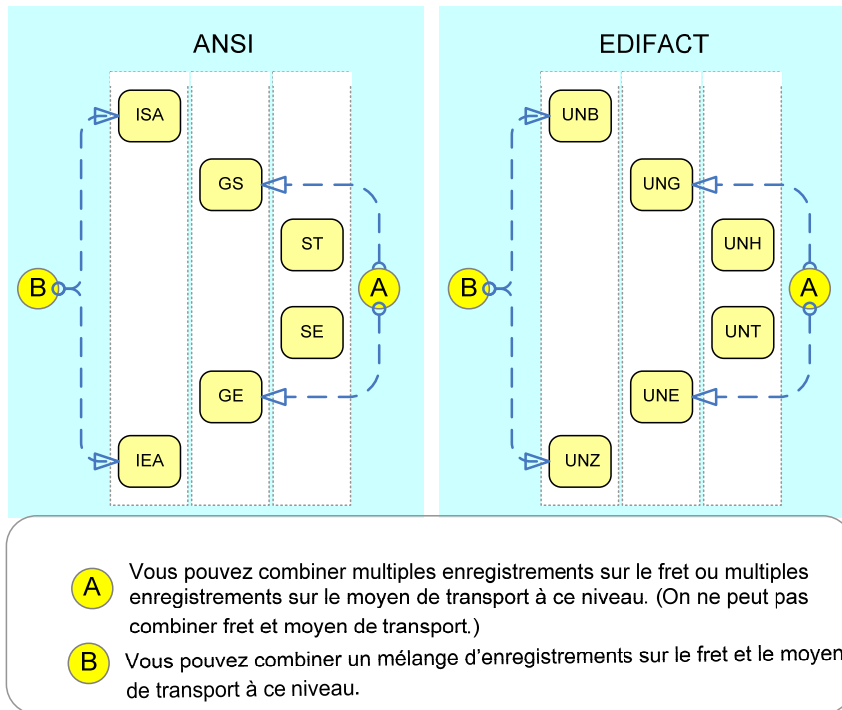
- 5.2.1.7 Il faut indiquer le NCF ou le NRMT original dans les cas d'un changement, d'une suppression ou d'une modification.
- 5.2.1.8 Il est recommandé de ne pas envoyer dans un même lot les changements multiples apportés au même champ visant les mêmes données sur le fret/moyen de transport, car ils ne sont pas lus dans l'ordre.
- 5.2.1.9 Un NCF/NRMT peut être réutilisé à la condition que le même numéro ne soit pas répété pendant une période de trois ans. Dans le même ordre d'idées, le transporteur peut réutiliser le même NCF, si ce numéro a été annulé avant de le lier à un moyen de transport (c.-à-d. avant la transmission des données sur le moyen de transport indiquant ce NCF).

5.3 STRUCTURE DE MESSAGES EN FORMATS ANSI ET UN/EDIFACT

- 5.3.1 Les questions sur l'usage particulier de messages de l'ASFC doivent être abordées avec un représentant de l'Unité du support technique.
- 5.3.2 Les formats de messages définissent les éléments de données et la structure liée au message EDI visant la transmission à l'ASFC des données EDI sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier.
- 5.3.3 Les formats de messages visant les données sur le fret (marchandises importées, y compris les marchandises sous douane) et le moyen de transport ont été élaborés à l'aide de la version 5040 des normes X12 de l'ANSI. Les formats de messages UN/EDIFACT au moyen de la version 08A peuvent aussi être utilisés.
- 5.3.4 Pour ce qui est de l'ANSI, les formats de messages visant les données sur le fret sont basés sur l'ANSI 309 (ensemble de transactions - manifeste des douanes), et les formats de messages visant le moyen de transport sont basés sur l'ANSI 358 (ensemble de transactions - information sur les feuilles de décomposition des douanes). Pour ce qui est de l'UN/EDIFACT, les formats de messages visant les données sur le fret sont basés sur le CUSCAR/HWYCGO (marchandises importées), les formats de messages visant les données sur le moyen de transport sont basés sur le CUSREP/HWYCNV (déclaration sur le moyen de transport dans le mode routier).
- 5.3.5 Les formats de messages ne donnent pas tous les détails des règles régissant les éléments de données. Pour obtenir de plus amples renseignements à cet égard, se reporter à l'Annexe B.
- 5.3.6 Les formats de messages et l'ensemble des transactions et des codes peuvent faire l'objet de changements à mesure de la mise au point de la technologie EDI, des normes relatives aux messages, des éléments de données et de l'ensemble des codes. L'ASFC entend transmettre au préalable un avis de son intention d'adopter une nouvelle version ou norme.

5.4 PRÉSENTATION DE MESSAGES MULTIPLES DANS UNE TRANSMISSION

5.4.1 Conformément aux normes ANSI et EDIFACT de l'EDI, les clients peuvent combiner des types de messages sur le fret et le moyen de transport dedans une transmission et/ou à l'intérieur d'un seul échange d'information EDI selon le type de message. Voir le schéma ci-dessous :



Pour obtenir de plus amples renseignements concernant le regroupement de messages, veuillez contacter l'Unité du support technique.

6.0 MESSAGES DE RÉPONSE DE SORTIE

6.1.0.1 Les systèmes de l'ASFC valident et traitent toutes les données du Manifeste électronique reçues. L'ASFC envoie un message de réponse à l'expéditeur. Une fois que l'avis a été converti, il est envoyé à l'expéditeur par la même voie que celle ayant servi à la transmission d'arrivée.

6.1.0.2 Il y a deux types de messages de réponse que les systèmes de l'ASFC peuvent générer dans le cas des données du Manifeste électronique transmises via l'EDI, à savoir :

- 1) Réponses positives
- 2) Réponses d'erreur

6.1 MESSAGES DE RÉPONSE POSITIVE

6.1.0.3 Les réponses positives sont transmises sous la forme d'un **accusé de réception**. Les accusés de réception sont générés lorsque les données transmises via l'EDI ne comportent pas d'erreur au chapitre de la syntaxe, de la conformité et de la validation et/ou qu'elles ont été traitées avec succès.

6.1.0.4 Au total, deux types d'avis d'accusé de réception (fonctionnel et au niveau de l'application) peuvent être envoyés au client. Cependant, ce dernier a le choix de supprimer l'accusé de réception fonctionnel et de recevoir uniquement le message d'accusé de réception au niveau de l'application.

6.1.1 Messages d'accusé de réception ANSI

6.1.1.1 Les messages d'accusé de réception ANSI X12 997 et ANSI X12 824 peuvent être envoyés par suite de la transmission de données sur le fret/moyen de transport.

6.1.1.2 Les formats de messages de l'ASFC ANSI X12 997 et ANSI X12 824 figurent à l'Annexe B.

1) Accusé de réception fonctionnel positif ANSI X12 997

Ce message indique que les données syntaxiques d'un groupe fonctionnel, les données syntaxiques d'un ensemble de transactions, les données syntaxiques d'un segment et les données syntaxiques d'un élément de données sont acceptées.

2) Accusé réception d'une demande ANSI X12 824

Ce message indique que les données transmises sont acceptées. Le message ANSI X12 824 indique que les systèmes de l'ASFC ont validé les données transmises au chapitre de mises en forme particulières.

6.1.2 Messages d'accusé de réception EDIFACT

6.1.2.1 Au total, deux types d'avis d'accusé de réception peuvent être envoyés par suite de la transmission de données sur le fret/moyen de transport.

6.1.2.2 Les formats de messages et tables de codes EDIFACT CUSRES figurent à l'Annexe B.

1) Accusé de réception fonctionnel

L'accusé de réception avise l'expéditeur que l'ASFC a reçu les données et que celles-ci ne contenaient aucune erreur de syntaxe. Cet accusé de réception est généré avant la validation.

2) **Accusé de réception au niveau de l'application**

Cet accusé de réception avise l'expéditeur que l'ASFC a reçu et validé les données et que celles-ci ne contenaient aucune erreur.

6.2 Messages de réponse d'erreur

6.2.0.1 Les messages d'erreur sont envoyés sous la forme d'un **avis de rejet**, lequel est généré si les données ne sont pas valides ou s'il manque des données.

6.2.0.2 Au total, deux types d'avis de rejet peuvent être envoyés au client. Un avis de rejet est généré dans le cas d'erreurs de syntaxe ou de validation.

6.2.0.3 Une erreur entraîne seulement le rejet du message où l'erreur s'est produite. Par exemple, si une transmission contient plusieurs déclarations sur le fret et qu'une seule contient une erreur syntaxique, seule cette déclaration-là sera rejetée. Par contre, si le groupe fonctionnel contient une erreur syntaxique, la transmission complète sera rejetée.

6.2.0.4 Un message de rejet indique la nature de l'erreur et, le cas échéant, indique ce qui suit :

- 1) Identification du type d'erreur.
- 2) Les données qui ont été transmises par erreur.

6.2.1 Messages d'erreur ANSI

6.2.1.1 Les messages d'accusé de réception fonctionnels négatifs ANSI X12 997 et de rejets d'une demande ANSI X12 824 peuvent être envoyés suite de la transmission de données sur le fret/moyen de transport.

6.2.1.2 Les formats de messages de l'ANSI X12 997 et de l'ANSI X12 824 figurent à l'Annexe B, et une liste des messages d'erreur à la sortie et des codes de réponse figure au tableau 1 de l'Annexe B.

ANSI X12 997 message d'accusé de réception fonctionnel négatif

6.2.1.3 Ce message indique une erreur syntaxique d'un groupe fonctionnel, une erreur syntaxique d'un ensemble de transactions, une erreur syntaxique d'un segment et/ou une erreur syntaxique d'un élément de données.

6.2.1.4 Voici les types d'erreurs syntaxiques entraînant un rejet :

- 1) les **erreurs syntaxiques d'un groupe fonctionnel**, c'est-à-dire les erreurs au chapitre de la structure d'une transmission;
- 2) les **erreurs syntaxiques d'un ensemble de transactions**, c'est-à-dire les erreurs dans la façon dont un message particulier, comme la transmission des données sur le fret ou des données sur le moyen de transport, a été structuré;
- 3) les **erreurs syntaxiques d'un segment**, c'est-à-dire les erreurs dans la façon dont une série d'éléments de données ou de champs ont été liés;
- 4) les **erreurs syntaxiques d'éléments de données**, c'est-à-dire les erreurs commises dans un champ particulier.

6.2.1.5 Dans ce cas, le système de l'ASFC ne peut ni traiter le message ni sauvegarder l'enregistrement. Par conséquent, une nouvelle transmission EDI originale est requise.

6.2.1.6 Pour obtenir une répartition complémentaire des types d'erreurs, se reporter aux formats de réponses ANSI figurant à l'Annexe B.

Messages de rejet de la demande ANSI X12 824

6.2.1.7 Ce message donne suite à des mises en forme particulière visant la demande ANSI X12 824, et il indique que les systèmes de l'ASFC ont validé les données transmises au chapitre des mises en forme particulières, mais qu'une ou plusieurs erreurs ont été constatées. Il permet aussi aux clients de connaître le motif de rejet d'une ou de plusieurs transmissions. L'élément 02 du segment TED se rapporte à une liste des messages d'erreur à la sortie et à des codes de réponse figurant au tableau 1 de l'Annexe B.

6.2.1.8 Les formats de messages de l'ANSI 824 figurant à l'Annexe B indiquent les codes d'objet de l'ensemble de transactions, les codes d'accusé de réception des demandes et les déterminants du numéro de référence.

6.2.1.9 Lorsque le client reçoit un message avisant du rejet d'une demande ANSI X12 824 associée à un code d'erreur V67 dans TED02, il ne s'agit pas d'un message de rejet, mais plutôt d'un message d'avertissement. Le code **IE** apparaît dans OTI01. Ce message est transmis au client lorsque le temps est insuffisant pour la revue (c'est-à-dire moins d'une heure) entre le moment où le message a été transmis à l'ASFC et l'heure d'arrivée prévue indiquée dans les données sur le fret ou le moyen de transport soumises par le client. Il est à noter que le message d'erreur V67 est généré séparément du message d'acceptation ou d'erreur – il s'agit d'un message totalement distinct (deuxième message) qui est généré uniquement selon l'heure d'arrivée prévue du fret ou du moyen de transport.

6.2.2 Messages d'erreur EDIFACT

6.2.2.1 Les messages CUSRES EDIFACT visant le moyen de transport et le fret permettent de transmettre le ou les codes d'erreur, ainsi que la valeur textuelle des renseignements codés.

6.2.2.2 Il existe quatre segments d'indicateurs généraux (GEI), à savoir :

- 1) GEI(1) pour les réponses positives;
- 2) GEI(2) pour les réponses d'erreur.
- 3) le segment GEI(3), utilisé pour les messages concernant la déclaration visée à l'article 12;
- 4) le segment GEI(4), utilisé pour le message d'avertissement « Temps insuffisant pour la revue » (code d'erreur V67).

6.2.2.3 Le segment GEI(2), *Détails d'une erreur* (ERP) donne les détails des erreurs constatées.

6.2.2.4 Les formats de messages EDIFACT CUSRES touchant la transmission des données sur le fret et le moyen de transport figurent à l'Annexe B. Une liste des messages d'erreur à la sortie et des codes de réponse figure au tableau 1 de l'Annexe B.

Rejets de syntaxe

6.2.2.5 Ce message est généré en cas d'erreur syntaxique. L'avis indiquant qu'il s'agit d'une erreur de syntaxe comprend les éléments suivants : un code 28 ou 29 dans le segment ERP, les données erronées, de même qu'une explication.

6.2.2.6 Quand ce message est envoyé, le système de l'ASFC n'est pas en mesure de traiter le message ni de sauvegarder l'enregistrement. Une nouvelle transmission EDI renfermant les données corrigées est requise. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les règles visant les données originales/les changements/les annulations, se reporter à la section 5.2.1.

6.2.2.7 Voici les quatre types d'erreurs syntaxiques entraînant un rejet :

- 1) les **erreurs syntaxiques d'un groupe fonctionnel**, c'est-à-dire les erreurs au chapitre de la structure d'une transmission;
- 2) les **erreurs syntaxiques d'un ensemble de transactions**, c'est-à-dire les erreurs dans la façon dont un message particulier, comme la transmission des données sur le fret ou des données sur le moyen de transport, a été structuré;
- 3) les **erreurs syntaxiques d'un segment**, c'est-à-dire les erreurs dans la façon dont une série d'éléments de données ou de champs ont été liés;
- 4) les **erreurs syntaxiques d'éléments de données**, c'est-à-dire les erreurs commises dans un champ particulier.

6.2.2.8 Pour obtenir une répartition complémentaire des types d'erreurs, se reporter aux formats des messages de réponse EDIFACT figurant à l'Annexe B.

Rejets de validation

6.2.2.9 Des rejets de validation sont générés dans le cas d'erreurs du système. Ce type de rejet indique que les données transmises ont été validées, mais qu'une ou plusieurs erreurs ont été constatées. L'avis indiquant qu'il s'agit d'une erreur de validation comprend les éléments suivants : un code 20, 21 ou 22 dans le segment ERP, l'élément de données erroné, de même qu'une explication de l'erreur dans un champ codé.

6.2.2.10 Quand un rejet de validation est reçu et qu'il ne s'agit pas d'une erreur de saisie, il faut transmettre une demande de changement comprenant les données EDI corrigées. S'il s'agit d'une erreur de saisie (p. ex. numéro de contrôle de fret, numéro de référence du moyen de transport), le système de l'ASFC ne peut ni traiter le message ni sauvegarder l'enregistrement. Par conséquent, une nouvelle transmission EDI originale/d'ajout est requise. La colonne « groupe » du tableau n° 1 – messages d'erreur à la sortie et codes de réponse indique si un élément clé des données est erroné. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les règles visant les données originales/les changements/les annulations, se reporter à la section 5.2.1.

6.2.2.11 Lorsque le client reçoit un message de rejet de validation qui comporte le code d'erreur V67 dans l'élément 9321 du segment ERC, il ne s'agit pas d'un message de rejet, mais plutôt d'un message d'avertissement. Le code 66 est affiché dans l'élément 7365 du segment GEI. Ce message est transmis au client lorsque le temps est insuffisant pour la revue (c'est-à-dire moins d'une heure) entre le moment où le message a été transmis à l'ASFC et l'heure d'arrivée prévue indiquée dans les données sur le fret ou le moyen de transport soumises par le client. Il est à noter que le message d'erreur V67 est généré

séparément du message d'acceptation ou d'erreur – il s'agit d'un message totalement distinct (deuxième message) qui est généré uniquement selon l'heure d'arrivée prévue du fret ou du moyen de transport.

6.3 MESSAGES D'AVIS DE STATUT

6.3.1 Après l'arrivée du moyen de transport, un avis est envoyé au client l'avisant du statut de chaque expédition à bord du moyen de transport.

- 1) Si la cargaison est sous douane, un message de réponse de l'ASFC est envoyé au client l'avisant que les marchandises ont été autorisées à poursuivre leur route.
- 2) Si la cargaison est renvoyée pour examen, un message de réponse de l'ASFC est envoyé au client l'avisant que les marchandises doivent faire l'objet d'un examen.
- 3) Si la mainlevée est accordée, un message de réponse des douanes est envoyé au client l'avisant que les marchandises ont fait l'objet d'une mainlevée.
- 4) Dans le cas d'expéditions PAD autorisées, un message sera transmis pour signaler que les marchandises sont autorisées pour livraison.

6.3.2 **Avis relatif à la déclaration en vertu de l'article 12(1):** Lors de l'arrivée du moyen de transport au PPA, lorsque l'ASF fait la mise à jour au système pour indiquer que le moyen de transport est arrivé, l'ASFC envoie un avis au transporteur. Cet avis contient les NCF de toutes les données connexes sur le fret, qui est considéré comme étant déclaré en vertu de l'article 12(1) de la *Loi sur les douanes*. Un message sera envoyé pour chaque voyage, et chaque message contiendra tous les NCF qui sont liés à ce voyage – voir l'Annexe B, ASC 350 Déclaration en vertu de l'article 12(1). Cet avis ne signifie pas que les marchandises ont été dédouanées. Les avis de mainlevée continueront d'être livrés via le STAM jusqu'à ce que les nouveaux avis liés à l'IPEC soient disponibles.

6.4 AVIS D'ARRIVÉE ET MAINLEVÉE DES EXPÉDITIONS

6.4.1 Il faut toujours aviser l'ASFC de l'arrivée des marchandises acheminées sous douane dans un entrepôt d'attente afin de pouvoir en obtenir la mainlevée. Une authentification d'arrivée électronique du STAM mettra automatiquement à jour le système de l'ASFC indiquant l'arrivée des marchandises.

6.4.2 Pour obtenir de plus amples renseignements sur le STAM, veuillez communiquer avec l'Unité du commerce électronique :

Unité du commerce électronique

Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Téléphone :

Du Canada et des États-Unis : 1-888-957-7224

Appels hors du Canada ou des États-Unis entre 8 h et 17 h (HE) : 1-613-946-0762

Appels hors du Canada ou des États-Unis entre 17 h et 8 h (HE) : 1-613-946-0763

6.5 DÉROULEMENT DES AVIS DE SORTIE

6.5.1 Les avis de sortie électroniques (de l'ASFC au client) auxquels un transporteur peut s'attendre avec ce processus sont les suivants :

1. Accusé de réception fonctionnel – Fret et moyen de transport
Ce message sera acheminé au client pour lui indiquer si oui ou non le message envoyé à l'ASFC a passé la validation de la syntaxe.
Exemple : un accusé de réception fonctionnel négatif (997 ou CUSRES) sera envoyé si un élément de données obligatoire a été omis.
 2. Accusé de réception d'une demande – Fret et moyen de transport
Ce message sera acheminé au client pour lui indiquer si oui ou non le message envoyé à l'ASFC a passé la validation des règles.
Exemple : un accusé de réception négatif d'une demande (avis de refus) sera envoyé si un élément de données obligatoire est invalide.
 3. Déclaration acceptée, en attente de l'arrivée (STAM) – Fret seulement
Ce message sera envoyé au transporteur :
 - i. s'il participe au STAM;
 - ii. si une demande de mainlevée connexe a été soumise par l'importateur/le courtier;
 - iii. si les transmissions de fret et de mainlevée ont passé toutes validations et si l'ASFC a terminé la révision;
 - iv. si le moyen de transport n'est pas arrivé.
- Nota :** Il est possible que le message soit envoyé avant les messages du fret susmentionnés si l'utilisateur participe au STAM et que l'importateur ou le courtier a traité le fret avant même que le transporteur l'ait soumis à l'ASFC à son arrivée à la frontière.
4. Article 12(1) – Moyen de transport seulement
Cet avis sera envoyé au transporteur qui a fait une transmission pour un moyen de transport, une fois ce moyen de transport arrivé à la frontière et enregistré dans le système de l'ASFC par un ASF. Le message comportera une liste de toutes les transmissions électroniques de fret connexes et servira de « preuve de déclaration » au transporteur.
 5. Avis de mainlevée (STAM) – Fret seulement
Ce message sera envoyé à un transporteur :
 - i. s'il participe au STAM;
 - ii. si une demande de mainlevée connexe a été soumise par l'importateur/le courtier;
 - iii. si l'ASFC a changé le statut de la demande de mainlevée connexe à « libéré ».
 6. Avis de renvoi (STAM) – Fret seulement
Ce message sera envoyé à un transporteur :
 - i. s'il participe au STAM;

- ii. si une demande de mainlevée connexe a été soumise par l'importateur/le courtier;
- iii. si l'ASFC a changé le statut de la demande de renvoi connexe à « libéré ».

Nota : Pour de plus amples informations concernant la façon de participer au STAM, veuillez consulter la section 6.4.2 ci-dessus.

6.5.2 L'organigramme qui suit démontre :

- a) les types de messages tels qu'indiqués à la section 6.5.1;
- b) à quel moment du processus ils surviennent;
- c) à quel client ils sont envoyés;
- d) d'où (de quel « système ») ils proviennent.

Les messages de sortie envoyés aux transporteurs dans les diagrammes suivants sont affichés accompagnés de flèches pointant vers la gauche. Les messages notés « IPEC » sont ceux pour lesquels des formats de messages et des tables de codes ont été inclus dans le DECCE. Les messages notés « STAM » sont couverts par le Document énonçant les conditions de participation au STAM.

Tableau 2 – Cheminement de l’IPEC dans le mode routier et du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) de l’ASFC (avant l’arrivée)

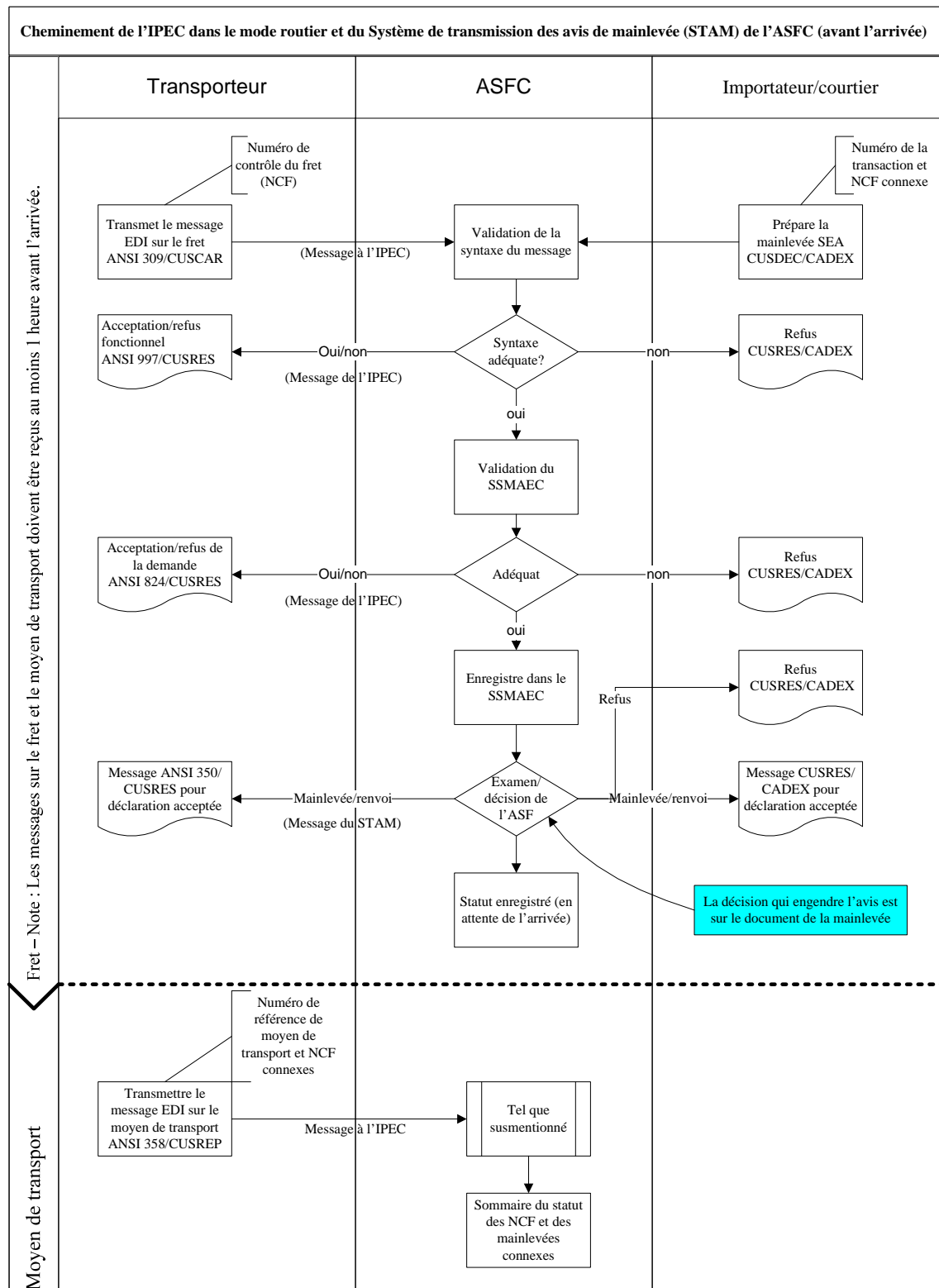
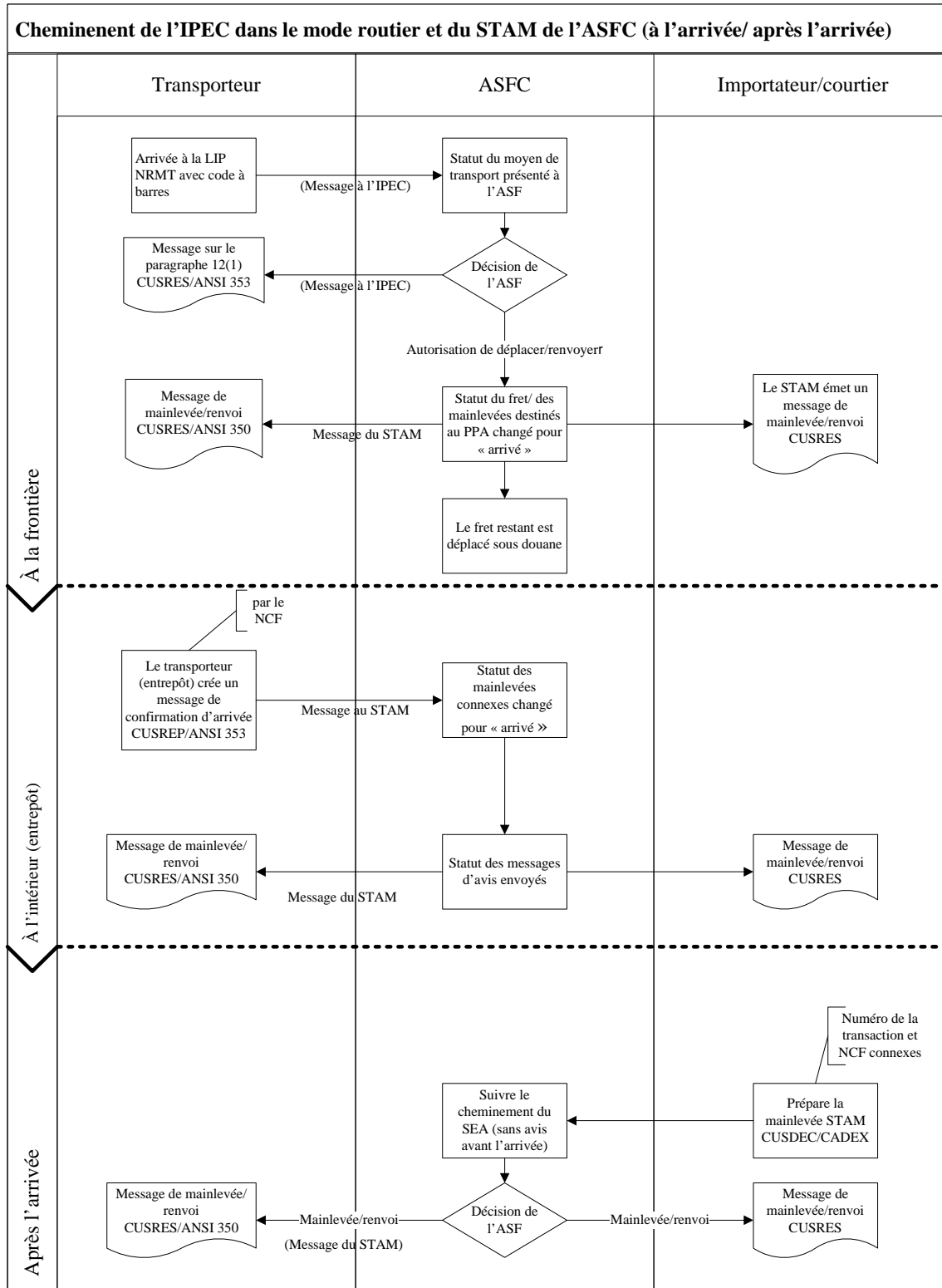


Tableau 3 – Cheminement de l’IPEC dans le mode routier et du STAM de l’ASFC (à l’arrivée/ après l’arrivée)



7.0 OPTIONS DE COMMUNICATION EDI

7.0.1 Fait à noter, l'ASFC ne favorise pas le recours à un service en particulier et sa responsabilité se limite à fournir l'information aux clients. Il appartient au client de choisir un service de transmission et tout contrat d'achat est conclu strictement entre le vendeur et le client. Avant de soumettre une demande de services EDI, le client doit s'assurer que l'option de transmission choisie est offerte pour l'application de l'ASFC qu'il souhaite utiliser. Tous les coûts de transmission à l'ASFC sont à la charge du client.

7.0.2 Voici une brève description des options permettant aux clients de transmettre les déclarations EDI au système hôte de l'ASFC.

- 1) **Passerelle Internet des douanes (PID)** : L'ASFC a élaboré la PID pour permettre aux clients de transmettre et de recevoir des données sur Internet. Elle a créé une infrastructure à clé publique (ICP) afin d'assurer la sécurité et l'intégrité des données. Les clients doivent utiliser le logiciel Entrust pour le chiffrement et le déchiffrement et élaborer ou acheter un logiciel de protocole permettant de se brancher à la PID. Les clients devront transmettre les données à partir d'un bureau canadien, car le certificat n'est attribué qu'à un dispositif établi au Canada. De plus amples renseignements au sujet du logiciel Entrust sont disponibles au lien suivant : cbsa-asfc.gc.ca/eservices/cig-pid/menu-fra.html.
- 2) **Communication directe avec l'ASFC** : La communication directe est une solution plus coûteuse, mais elle permet une connexion directe avec l'Agence.
- 3) **Portail du Manifeste électronique** : Grâce au Portail du Manifeste électronique (en cours d'élaboration), les petites et moyennes entreprises disposeront d'un moyen fiable et sûr pour transmettre leurs données directement à l'ASFC. Les données saisies au moyen du Portail du Manifeste électronique seront identiques aux données transmises par les utilisateurs EDI. Le programme sera convivial, il comprendra une fonction d'aide et il offrira la possibilité de sauvegarder des ébauches, de faire des recherches et de recevoir un accusé de réception automatique de l'ASFC.
- 4) **Tiers fournisseurs de services** : Plusieurs tiers fournisseurs autorisés transmettent actuellement des données à l'ASFC à l'aide de divers modes de communication. Une liste des fournisseurs de services est disponible au lien suivant : cbsa-asfc.gc.ca/eservices/sp-fs/01-fra.html.
- 5) **RVA (réseau à valeur ajoutée)** : Un RVA est un réseau EDI public qui permet d'échanger des transactions EDI avec un grand nombre de partenaires commerciaux à l'aide d'une interface de communication unique. Les RVA offrent généralement une vaste gamme de services (EDI). Le coût de la connexion au RVA, les frais d'adhésion et les coûts de transmission des messages à l'Agence sont à la charge des clients. Une liste des RVA est disponible au lien suivant : cbsa-asfc.gc.ca/eservices/sp-fs/01-fra.html.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes de communication susmentionnées, veuillez consulter le lien suivant : cbsa-asfc.gc.ca/eservices/sp-fs/01-fra.html.

Unité du soutien technique

Agence des services frontaliers du Canada

250, chemin Tremblay, 6^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Courriel : TSU.UST@cbsa-asfc.gc.ca

Télécopieur : 613-952-9979

Téléphone : du Canada et des États-Unis : 1-888-957-7224

Appels hors du Canada ou des États-Unis entre 8 h et 17 h (HE) : 1-613-946-0762

Appels hors du Canada ou des États-Unis entre 17 h et 8 h (HE) : 1-613-946-0763

8.0 DISPONIBILITÉ DU SYSTÈME DE L'ASFC

8.0.1 Le système EDI reçoit et traite en tout temps les données sur le fret et le moyen de transport.

8.0.2 Dans des conditions normales, l'ASFC s'efforcera, au moyen du système EDI, d'accuser réception des messages et d'envoyer des messages d'erreur suivant le moyen de transmission du client dans les minutes qui suivent la réception des messages. Cependant, des circonstances indépendantes de la volonté de l'ASFC peuvent entraîner des retards.

9.0 FIABILITÉ DU SYSTÈME DE L'ASFC

9.0.1 Les systèmes de l'ASFC sont conçus de sorte que les clients puissent transmettre leurs données de manière sûre et sécurisée.

9.1 SÉCURITÉ

9.1.1 Chaque partenaire commercial doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter l'accès sans autorisation à une partie quelconque du système EDI sur le fret/moyen de transport sous son contrôle, ou à l'utilisation non autorisée. En outre, chaque partenaire commercial doit se conformer aux procédures de sécurité dont les grandes lignes figurent dans la liste ou dans le manuel d'instructions des partenaires commerciaux respectifs.

9.1.2 L'ASFC utilisera des lignes exclusives pour communiquer avec les partenaires commerciaux qui utilisent le RVA ou qui disposent d'un système de connexion directe. Ces lignes comporteront des pistes de vérification et une protection par mot de passe à l'ASFC. Les partenaires commerciaux qui utilisent la passerelle Internet des douanes (PID) et les tiers fournisseurs de services ont recours aux mêmes pistes de vérification et protections par mot de passe.

9.2 CONFIDENTIALITÉ

9.2.1 Chaque partenaire commercial doit assurer la confidentialité des renseignements concernant l'autre partenaire commercial.

9.3 AUTORISATION

9.3.1 Il incombe à chaque partenaire commercial de contrôler l'accès de ses employés au système EDI. Tout message reçu par l'ASFC devra avoir été convenablement traité et autorisé par le partenaire commercial.

9.4 AUTHENTIFICATION

9.4.1 L'authentification désigne le fait que chaque document comporte des critères qui permettent au destinataire de vérifier que le document transmis provient bien de l'expéditeur. Un mot de passe sera intégré à cette fin au segment du groupe fonctionnel.

9.4.2 En outre, chaque partenaire commercial suivra les procédures d'authentification précisées dans la liste ou dans le manuel d'instructions de ses partenaires commerciaux respectifs.

9.5 DOCUMENTS INCOMPLETS, INEXACTS OU CORROMPUS

9.5.1 C'est l'expéditeur qui assume le risque lié à une transmission contenant une erreur non décelable. Le client est chargé du coût et de la tenue à jour de ses données, soit dans le cadre d'une entente conclue avec son partenaire commercial, soit au moyen de sa propre installation. L'ASFC n'est pas responsable des données perdues, ni des frais de retransmission.

10.0 SIGNALLEMENT ET SOLUTION DES PROBLÈMES

- 10.0.1 Si le client décèle un problème dans le système ou dans la procédure, il doit communiquer avec un représentant du Soutien technique - Manifeste électronique (se reporter à la section 1.0.6 pour obtenir des renseignements sur les personnes-ressources). L'Unité du soutien technique doit procéder à une évaluation préliminaire et, s'il y a lieu, consigner les renseignements dans le fichier sur les problèmes.
- 10.0.2 Après une analyse initiale, il est possible qu'une demande d'éclaircissements soit transmise au client pour obtenir des renseignements supplémentaires.
- 10.0.3 S'il est établi que c'est le système de l'ASFC qui pose problème, toutes les données pertinentes doivent être compilées et analysées. Par la suite, une solution sera adoptée, mise à l'essai et appliquée.
- 10.0.4 S'il est déterminé que le problème se trouve dans l'environnement du client, il incombe à ce dernier de relever le secteur qui pose problème et de trouver la solution qui s'impose pour régler le problème.

10.1 DISPOSITIONS DE SAUVEGARDE

- 10.1.1 L'ASFC conserve une copie de sauvegarde de toutes les transmissions reçues des fournisseurs de services respectifs. De la même façon, les clients et les fournisseurs de services devraient conserver une copie de sauvegarde de toutes les transmissions envoyées à l'ASFC, de même que celles reçues de cette dernière ou d'autres fournisseurs de services. Fait à noter, il incombe légalement aux transporteurs de conserver les documents, y compris les transmissions électroniques, pendant une période de trois ans, plus l'année en cours.

10.2 PLAN D'URGENCE EN CAS D'INTERRUPTION DES SYSTÈMES

- 10.2.1 S'il y a panne d'un système de l'ASFC, de celui d'un client ou d'un fournisseur de services, chaque partie doit s'efforcer de maintenir les communications normales et de rétablir le système dans les meilleurs délais.
- 10.2.2 La politique relative au Manifeste électronique et les procédures précises à suivre en cas de panne de systèmes, tant de l'ASFC que de systèmes externes, figurent dans le document intitulé *Plan d'urgence en cas d'interruption des systèmes – mode routier*.
- 10.2.3 En cas de panne de systèmes du client et/ou de l'ASFC, les clients doivent être en mesure de présenter une copie papier des déclarations sur le fret/moyen de transport de la manière indiquée dans le document susmentionné.

11.0 PROCESSUS DE DEMANDE ET D'ESSAI

11.0.1 L'EDI est simplement un mécanisme de transfert de données sous une forme exploitable par machine entre deux systèmes informatiques. Cependant, dans la pratique, certaines conditions sont requises. Les deux extrémités de la liaison (c'est-à-dire les deux partenaires commerciaux) doivent être informatisées. À cette fin, il faut disposer d'une capacité de télécommunication et d'un logiciel de conversion, de même que de mesures de sauvegarde.

11.0.2 L'ASFC a donc créé un processus de mise à l'essai afin de s'assurer que les communications électroniques entre le partenaire commercial ou son fournisseur de services et l'ASFC fonctionnent parfaitement.

11.1 PROCESSUS DE DEMANDE OFFICIELLE

11.1.1 Les clients et leurs fournisseurs de services doivent remplir la demande officielle figurant à l'Annexe C et la transmettre à l'ASFC. Cette demande sert à deux fins : elle identifie le client et elle fournit à l'ASFC des renseignements de base sur le client, une description de son système automatisé, de même que le volume prévu de ses transactions. La demande d'inscription doit être signée par un représentant supérieur de l'entreprise du client.

Le mandataire du transporteur peut transmettre la demande pour son compte, accompagnée d'une lettre d'autorisation sur du papier à lettre avec en-tête du transporteur et signée par un agent/représentant supérieur doté du pouvoir légal de signature.

11.1.2 Au cours du stade de développement, le représentant de l'Unité du support technique peut répondre aux questions du client telles que l'interprétation des normes de messagerie et les séries de combinaisons de codes. Le formulaire rempli peut être transmis par courriel au TSU.UST@cbsa-asfc.gc.ca ou par télécopieur (613-952-9979), à l'attention du gestionnaire, Unité du support technique (se reporter à la section 1.0.6). Après avoir traité la demande, l'ASFC établit un profil du client et, si nécessaire, les essais peuvent débuter.

11.2 ESSAI D'ACCEPTATION DU CLIENT

11.2.1 Les clients ou leurs fournisseurs de services qui participent au processus EDI doivent se soumettre à des essais d'acceptation. Dans le cadre de ce processus, les clients ou leurs fournisseurs de services reçoivent des documents qu'ils doivent remplir. En prévision des essais, le nombre de transmissions qui devront être envoyées au cours de la période de mise à l'essai sera fixé à certaines fins, par exemple, pour les essais liés aux volumes.

11.2.2 Lors des essais, les clients ou leurs fournisseurs de services sont tenus de satisfaire aux exigences de production du système EDI en réussissant une série d'essais progressivement complexes qui permettront de vérifier ce qui suit :

- 1) La transmission de divers types et volumes de données est possible.
- 2) La qualité des données est acceptable (c.-à-d. le système accepte les données transmises).
- 3) Le client peut recevoir des messages d'erreur, des accusés de réception et d'autres commentaires générés par le système EDI.
- 4) Les transmissions sont exemptes d'erreurs dans au moins 95 % des cas au cours d'une période de cinq jours consécutifs consacrée aux essais liés aux volumes.

11.2.3 Pour obtenir des renseignements sur les procédures de mise à l’essai et les documents d’essai, veuillez communiquer avec votre représentant de l’Unité du support technique (se reporter à la section 1.0.6).

ANNEXE A – GLOSSAIRE DE TERMES ET D'ACRONYMES

TERME	DÉFINITION
AM	Autres ministères
ANSI	American National Standards Institute
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
Équipement auxiliaire	Par équipement auxiliaire, on entend tout équipement qui augmente la sécurité, la sûreté, la retenue et la conservation des marchandises transportées par des véhicules visés par les dispositions du numéro tarifaire 9801.10.10. L'équipement auxiliaire peut être importé conformément au numéro tarifaire 9801.10.20, sans présentation de documents, conformément au <i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i> , lorsqu'il est utilisé pour le transport international. <u>Un chariot ou un appareil utilisé pour relier des remorques serait considéré comme de l'équipement auxiliaire.</u>
Avant l'arrivée	Période avant l'arrivée d'un moyen de transport ou d'une cargaison au Canada
Bureau de déclaration	Le bureau où le fret dans le mode routier arrive physiquement au PPA canadien. Le transporteur peut se présenter à n'importe quel bureau d'entrée automatisé. Le bureau d'arrivée de la totalité du fret à bord d'un moyen de transport doit correspondre au bureau de déclaration.
Bureau de destination	Bureau où le fret dans le mode routier devrait faire l'objet d'une mainlevée. Le bureau de destination est le même que le bureau de déclaration sauf s'il s'agit d'une cargaison acheminée sous douane.
Client	Quiconque : <ul style="list-style-type: none"> ○ envoie des données à l'ASFC ○ reçoit des avis de l'ASFC
Code de sous-emplacement	ID unique de quatre chiffres que l'ASFC attribue à un entrepôt.
Code du transporteur	ID unique que l'ASFC attribue à un transporteur approuvé.
CUSRES	Répertoire des messages de réponses normalisés EDIFACT des Nations Unies
DECCE	Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (se reporter à l'expression document du client)
Destinataire	Nom et adresse de la partie à laquelle le fret/les marchandises sont expédiés, comme il est indiqué sur le connaissement/document d'expédition.

TERME	DÉFINITION
Document du client	Document de l'ASFC indiquant les caractéristiques et modalités visant la transmission par voie électronique de données préalables sur les marchandises et le moyen de transport.
Données sur le fret	Information utilisée pour décrire le fret arrivant au Canada.
Données sur le moyen de transport	Information décrivant le moyen de transport utilisé pour transporter les marchandises ou les personnes qui entrent au Canada. Comprend les éléments de données qui sont transmis lors de la soumission du moyen de transport.
Exception (fret)	Certains types de marchandises sont en exception (voir la section 4.5.2) – lorsque seulement les données IPEC du moyen de transport sont nécessaires.
Exemption (fret et moyen de transport)	Lorsque les transporteurs entrant au Canada sont exemptés des exigences de transmission des données IPEC (les données IPEC du fret et du moyen de transport ne sont pas nécessaires – voir la section 4.5.1).
EDI	Échange de données informatisé
EDIFACT ou UN/EDIFACT	Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport. EDIFACT est la norme de message internationale EDI des Nations Unies.
Expédition	Groupement de marchandises commerciales à bord d'un moyen de transport provenant d'un seul importateur.
EXPRES	Expéditions rapides et sécuritaires
Fret	Terme désignant un ensemble de marchandises ou une expédition. Il s'agit d'un groupement de marchandises connexes. La composition du fret figure sur la feuille de route, sur le manifeste ou sur un document de contrôle du fret.
Heure d'arrivée prévue (HAP)	Expression généralement employée dans le contexte « préalable à l'arrivée » en vue de connaître l'heure d'arrivée approximative d'un moyen de transport au bureau d'entrée canadien. Il faut utiliser l'heure normale/avancée de l'Est.
Information avant l'arrivée	Données portant sur l'importation de marchandises qui sont envoyées à l'ASFC avant l'arrivée des marchandises.
IPEC	Information préalable sur les expéditions commerciales
Marchandises	Selon le <i>Règlement concernant la déclaration des marchandises importées</i> , « marchandises spécifiées » s'entend des marchandises commerciales; des conteneurs vides qui seront importés au Canada et qui ne sont pas destinés à la vente; de toutes autres marchandises qui seront transportées au Canada contre rétribution. Marchandises commerciales s'entend de marchandises qui seront importées au Canada en vue de leur vente ou d'usages industriels, professionnels, commerciaux ou collectifs, ou à d'autres fins analogues.

TERME	DÉFINITION
Moyen de transport	Selon le para. 2(1) de la <i>Loi sur les douanes</i> , « tout véhicule, aéronef, navire ou autre moyen servant au transport des personnes ou des marchandises ».
NCF	Numéro de contrôle du fret
NRMT	Numéro de référence du moyen de transport
Numéro de contrôle du fret (NCF)	<p>Numéro attribué à un document de transport. Il ne fait qu'indiquer le détail des données figurant dans une déclaration sur le fret. Il comprend le code de transporteur suivi d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur/le représentant.</p> <p>Les quatre premiers caractères = code de transporteur attribué par l'ASFC Autres caractères = numéro de référence attribué par le transporteur/ le représentant. Le NCF ne peut pas contenir d'espaces.</p> <p>Ce numéro ne doit pas être répété pendant une période de trois ans.</p>
Numéro de référence du moyen de transport (NRMT)	<p>Numéro unique attribué par le transporteur pour un certain parcours ou au départ d'un moyen de transport. Les quatre premiers chiffres doivent représenter le code du transporteur, les autres caractères représentant le numéro de référence du moyen de transport attribué au transporteur.</p> <p>Nota : le numéro de référence du moyen de transport ne peut pas avoir plus de 25 caractères. Ce numéro ne doit pas être répété pendant une période de trois ans et ne peut pas contenir d'espaces.</p>
Option de service (OS)	Options disponibles dans le SSMAEC pour répondre aux demandes. Ce code indique le genre de transmission destinée à l'ASFC.
Partie secondaire à aviser	Partie autre que l'initiateur d'une transmission qui doit recevoir un avis électronique de l'ASFC concernant l'expédition.
PPA	Premier point d'arrivée
RSAP	Régime de sanctions administratives pécuniaires
SEA	Système d'examen avant l'arrivée
SSMAEC	Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales
STAM	Système de transmission des avis de mainlevée
Soumission des données sur le moyen de transport	Transmission des données sur le moyen de transport. Ces données comprennent le numéro de référence du moyen de transport (NRMT), les éléments de données et un numéro de contrôle du fret pour chaque expédition à bord d'un moyen de transport.
Transitaire	Personne qui transmet, selon les modalités réglementaires, les informations demandées concernant des marchandises spécifiées ayant été importées, mais dont la mainlevée n'a pas été accordée pour le compte de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire des marchandises.

TERME	DÉFINITION
Transporteur	Le propriétaire ou la personne responsable d'un moyen de transport servant au transport commercial international des marchandises spécifiées.

ANNEXE B – FORMATS DE MESSAGES ET TABLES DE CODES EDI

Se reporter au document intitulé ANNEXE B – FORMATS DE MESSAGES ET TABLES DE CODES EDI DU DOCUMENT SUR LES EXIGENCES À L'ÉGARD DES CLIENTS DU MANIFESTE ÉLECTRONIQUE.

ANNEXE C – DEMANDE DU CLIENT

Formulaire de demande pour le Manifeste électronique

Veillez transmettre le formulaire de demande dûment rempli à l'adresse suivante :

Unité du soutien technique
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0L8
Courriel: TSU.UST@cbsa-asfc.gc.ca
Télécopieur : 613-952-9979

Nota : Ce formulaire de demande **n'est pas** requis si vous désirez utiliser **le Portail du Manifeste électronique**. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le site de l'ASFC à l'adresse suivante : www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/manif/menu-fra.html.

SECTION I : IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

Date de la demande : _____ Code de transporteur de l'ASFC : _____

Nom du demandeur : _____

Adresse du siège social : _____

Ville: _____

Province/État : _____ Code postal/ZIP Code : _____

Pays : _____ N° de téléphone : _____

Télécopieur/Télex : _____

Courriel : _____

Personne-ressource et titre : _____

Bureau d'affaires au Canada (si différent du siège social) : _____

Ville : _____

Province/État : _____ Code postal/ZIP Code : _____

N° de téléphone _____ Télécopieur/Télex : _____

Courriel : _____

Personne-ressource et titre : _____

SECTION II : RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX

Veillez préciser le mode :

ROUTIER : _____ **MARITIME :** _____ **AÉRIEN :** _____ **FERROVIAIRE :** _____

Volume d'activité mensuel projeté : Moyen de transport : _____

Fret : _____

Êtes-vous un transporteur PAD? Oui _____ Non _____

Allez-vous transmettre des rapports sur le fret contenant des marchandises PAD? Oui _____ Non _____

Veillez encercler le moyen de communication utilisé :

Réseau à valeur ajoutée (RVA)

Connexion directe

Passerelle Internet des Douanes (PID)

Tiers fournisseur de services

Veillez inscrire le nom du mode de communication : _____

ID de l'expéditeur/du destinataire : _____ Déterminant : _____

Si vous n'avez pas recours à un fournisseur de services ou à un moyen de communication approuvés par l'ASFC, qui sera chargé de l'interconnexion entre l'ASFC et vous-même?

Dans quelle langue officielle souhaitez-vous communiquer oralement et par écrit?

Anglais : _____

Français : _____

Nom du dirigeant de l'entreprise (en lettres moulées)

Titre du dirigeant de l'entreprise
(en lettres moulées)

Signature du dirigeant de l'entreprise