Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Mémorandum D23-2-1

ISSN 2369-2405
Ottawa, Le 18 décembre 2020

Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs

En résumé

1. Le présent mémorandum a été modifié de manière à inclure les obligations des transporteurs participant au PAD en ce qui a trait à la transmission d'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). Il s'agit notamment de renseignements concernant les procédures applicables aux clients qui utilisent strictement la méthode papier pour déclarer les expéditions au titre du PAD ainsi qu'aux participants qui utilisent la méthode actuelle de déclaration par voie électronique du Programme.

2. Les paragraphes suivants du mémorandum ont été modifiés à des fins de clarification :

a) Section 1 – Demande PAD, Partie II : les paragraphes 36, 37 et 38 ont été modifiés afin de clarifier les exigences relatives au système ainsi qu'à la tenue de dossiers, notamment les pistes de vérification.

b) Section 1 – Les sous-sections Agrément/Refus ont été modifiées à des fins de clarification.

c) Section 3 – La section Déclaration a été renommée Déclaration et dédouanement PAD et modifiée de manière à inclure des renseignements généraux concernant les procédures relatives au Manifeste électronique.

d) Section 4 – Les passages concernant les propriétaires-exploitants et les transporteurs secondaires ont été modifiés afin de clarifier les définitions et les obligations.

e) Section 4 – Moyens de transport vides — Cette section a été modifiée de manière à clarifier l'exemption des moyens de transport vides quant à la déclaration de l'information préalable sur les expéditions commerciales et les renseignements concernant l'utilisation de la voie EXPRES.

f) Annexe B – Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui utilisent l'EDI – Cette annexe a été modifiée de manière à inclure une mention des caractéristiques du code à barres pour le Manifeste électronique.

3. L'annexe C — Caractéristiques des chargements pour les terminaux, entrepôts et propriétaires-exploitants — a été retirée, puisque les participants ne sont plus tenus de soumettre les partenaires de la chaîne commerciale à l'ASFC, sauf sur demande. Ils doivent tenir une liste sur les lieux à des fins de vérification.

4. Des paragraphes ont été ajoutés ou déplacés afin de regrouper l'information et/ou de clarifier les renseignements existants. De plus, les nouvelles sections suivantes ont été ajoutées afin de fournir des renseignements détaillés concernant les politiques et procédures nouvelles et actuelles :

a) Section 2 — Retrait, suspension, annulation et appels

b) Section 5 — Conformité

5. Certains termes, renvois à des sites Web, noms de formulaire et coordonnées à l'Agence des services frontaliers du Canada ont également été mis à jour.

Canada

Le présent mémorandum décrit et explique les politiques et les procédures relatives à la déclaration et au transport de marchandises importées au Canada par un transporteur autorisé dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD). On y trouve également des renseignements sur la demande d'autorisation de participer à ce programme, ainsi que de l'information concernant le refus, la suspension ou l'annulation d'un agrément au titre du PAD. Au titre de ce programme, un transporteur autorisé peut déclarer des marchandises admissibles à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à l'aide du processus de dédouanement PAD et, avant le dédouanement, livrer ces marchandises au Canada directement au lieu d'affaires d'un importateur autorisé, du propriétaire ou du destinataire des marchandises importées. Un glossaire des termes utilisés dans le présent document figure au début du présent mémorandum.

TABLE DES MATIÈRES

Législation 5
Lignes directrices et renseignements généraux 5
DEFINITIONS 5
INTRODUCTION 9
ÉNONCÉ DE CONFIDENTIALITÉ 10
CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ 11
PAD — DEMANDE DE PARTICIPATION DU TRANSPORTEUR 12
Partie I — Demande de participation au PAD 12
Évaluation du risque 13
Partie I — Agrément 14
Partie I — Refus 14
Partie II — Demande de participation au PAD 14
Partie II — Approbation 16
Partie II — Refus 16
Transfert de l'agrément PAD 16
Mise à jour des renseignements sur le transporteur 17
Liste des participants 17
SECTION 2 – RETRAIT, SUSPENSION, ANNULATION ET APPELS 17
RETRAIT 17
SUSPENSION 17
ANNULATION 18
APPELS 19
Nouvelle demande à la suite d'un refus ou d'une annulation 20
SECTION 3 – DÉCLARATION ET DÉDOUANEMENT 20
APERÇU GÉNÉRAL DU DÉDOUANEMENT PAD 20

Lieu d'expédition 22
Livraison autorisée 22
Sens du terme « dédouanement » aux fins du PAD 22
Responsabilité du transporteur 22
Transporteur agréé 23
Propriétaires-exploitants (mode routier) 23
Transporteur PAD secondaire 24
Marchandises admissibles 24
Droit d'accès aux voies EXPRES 25
Vérification à la frontière 26
Examen des documents 26
Exigences relatives au Manifeste électronique 26
Exigences de la déclaration PAD 27
DÉCLARATION SUR PAPIER 27
Autoroute 27
Exigences relatives aux données 27
Importateur PAD unique – Expédition PAD unique 27
Importateur PAD unique – Expéditions PAD multiples 27
Importateurs PAD multiples – Expéditions PAD multiples 28
Chargements mixtes (marchandises PAD avec marchandises non PAD) 28
Utilisation d'un transporteur PAD secondaire 28
Suivi des expéditions 29
DÉDOUANEMENT FACILITÉ À LA LIP 30
Code de l'option de service (OS) 30
Façons de présenter les codes à barres 30
Historique des passages 30
Modes aérien, ferroviaire et maritime 31
Exigences relatives aux données 31
Importateur PAD unique – Expédition PAD unique 31
Importateur PAD unique – Expéditions PAD multiples 31
Importateurs PAD multiples – Expéditions PAD multiples 31
Chargements mixtes (marchandises PAD avec marchandises non PAD – chargement incomplet de camion) 32
Utilisation d'un transporteur secondaire 32
Suivi des expéditions 32
DÉDOUANEMENT FACILITÉ À LA LIP 33
Moyens de présenter les codes à barres 33
Examen du fret 33
Historique des passages 34
TRANSMISSION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE 34
Mode routier 34
Déclaration de fret (avant l'arrivée) 35

Déclaration de moyen de transport (avant l'arrivée) 35
Déclaration à la frontière 35
Chargements mixtes (chargement incomplet de camion) 35
Utilisation d'un transporteur secondaire 36
Suivi des expéditions 36
Dédouanement facilité à la LIP 36
Façons de présenter les codes à barres 36
Examen du fret 37
Historique des passages 37
Modes aérien et maritime 37
Mode ferroviaire 38
Suivi des expéditions 38
Dédouanement facilité à la LIP 39
Examen du fret 39
Historique des passages 39
DÉCLARATION COMBINÉE PAR EDI ET SUR PAPIER 39
Mode routier 39
PANNE DES SYSTÈMES 39
Panne imprévue à l'ASFC 39
SECTION 4 – TRANSPORT DES MARCHANDISES 40
CONDITIONS DE L'AUTORISATION DE LIVRER 40
Autorisation de livrer 40
Preuve de livraison 41
Exigences relatives à la pose des sceaux 42
Rupture de charge 43
Listes des partenaires de la chaîne commerciale 43
Marchandises non livrées 43
Marchandises refusées par l'importateur 44
Chauffeurs inscrits au PICSC ou au programme EXPRES 44
Cartes du PICSC ou du programme EXPRES perdues ou volées 44
Chauffeur non inscrit 45
Moyens de transport vides 45
SECTION 5 - CONFORMITE 45
OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR 45
Sanctions 46
Analyse après incident 46
Plans d'action 47
Validation 47
ANNEXE A — SCÉNARIOS 49
ANNEXE B – CARACTÉRISTIQUES DU CODE À BARRES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS QUI N'UTILISENT PAS L'EDI 51

ANNEXE C – CARACTÉRISTIQUES DU CODE À BARRES POUR LES TRANSPORTEURS QUI UTILISENT L'EDI . 58
ANNEXE D – CHANGEMENTS APPORTÉS À LA PARTIE II DE LA DEMANDE 64
ANNEXE E - LIEN ENTRE LA DÉCLARATION DU FRET ET LA DÉCLARATION DU MOYEN DE TRANSPORT ROUTIER 65
ANNEXE F – DÉCLARATION – 40 JOURS 66
ANNEXE G – LETTRE D'AUTORISATION 67

Législation

Loi sur les douanes, alinéa 32(2)b) et article 32.2

Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits

Règlement sur la déclaration des marchandises importées

Règlement sur le transit des marchandises

Lignes directrices et renseignements généraux

DEFINITIONS

1. Les définitions suivantes s'appliquent au présent mémorandum :

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	Agent antérieurement connu sous le nom d'agent des douanes, d'agent d'immigration ou d'agent d'inspection des aliments.
Analyse après incident (AAI)	Ensemble des activités entreprises en collaboration avec un participant au programme PEP à la suite d'une atteinte à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. L'AAI détermine la source de l'incident et les circonstances atténuantes, le cas échéant, et formule une stratégie de prévention de tels incidents à l'avenir.
Autorisation de livrer	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 agréés. Dans le mode routier, le chauffeur est inscrit au PICSC ou au programme 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.
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.
DC	Décret du conseil.
Dédouanement 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.)
Division	Succursale d'une société non constituée en société séparément.
Document sur les exigences à l'égard des clients - commerce électronique (DECCE)	Document qui contient les formats de message EDI, le glossaire des éléments de données à l'appui et les tableaux de codes. Il est également utilisé pour la programmation des systèmes informatiques.
Document sur les exigences à l'égard des participants (DEP) pour les transporteurs PAD	Chapitre du Document sur les exigences à l'égard des clients - commerce électronique (DECCE) qui contient toutes les informations sur les éléments de données requis, les formats de message EDI et les tableaux de codes.
EDI	Échange de données informatisées.
Entrepôt d'attente SO (PAD EDI – chargement incomplet) (entrepôt de type SO)	Entrepôt d'attente SO PAD EDI – chargement incomplet est un sous-type d'entrepôt d'attente de type S décrit dans le Mémorandum D4-1-4 *Entrepôt d'attente des douanes*, qui est exploité par une ou plusieurs personnes pour l'entreposage de catégories particulières de marchandises importées arrivant par tout mode de transport. L'entrepôt d'attente SO PAD EDI – chargement incomplet est destiné aux marchandises transportées par les transporteurs participant au PAD.
Expédition	Marchandises transportées au Canada en vertu d'un document de transport individuel, notamment un connaissement ou une lettre de transport.
Expédition PAD	Marchandises pouvant être importées au Canada en utilisant l'option de service 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.

Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES)	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.
Exploitant de parc	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.
Instruments de commerce international (ICI)	Les instruments de commerce international sont des conteneurs vides détenus par l'expéditeur ou l'importateur et également ceux enregistrés sous le dossier d'Ottawa ou comportant des numéros de banque de conteneur, qui sont utilisés pour acheminer des marchandises commerciales au Canada ou à l'extérieur du pays. Par exemple : boisseaux d'expédition, palettes, cages, coffres, boîtes, cartons, palettes, boîtes Gaylord, verrous de chargement/intercalaires d'appui, casiers, plateaux, chariots ou des marchandises similaires utilisées pour l'expédition de marchandises à l'échelle internationale.
IPEC	Information préalable sur les expéditions commerciales.
Lettre d'autorisation	Lettre fournie par le demandeur ou l'entreprise membre à l'ASFC pour autoriser le représentant d'une tierce partie à fournir de l'information à l'ASFC au nom de l'entreprise. L'entreprise assume l'entière responsabilité des renseignements fournis à l'ASFC par son représentant.
LIP	Ligne d'inspection primaire.
Loi	*Loi sur les douanes*
Mainlevée PAD	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 au titre d'une loi fédérale ou provinciale ou de tout règlement établi en vertu d'une telle loi.
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. 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, professionnelles et institutionnelles ou à des fins similaires.
MDM	Mainlevée contre documentation minimale.
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 caractères 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 juridique.
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 de chaîne commerciale (PCC)	Entreprise participant directement à l'importation ou au mouvement transfrontalier de marchandises importées ou transportées par un importateur PAD. 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 PAD. Les chauffeurs qui respectent les exigences du PICSC deviennent des chauffeurs inscrits et obtiennent une carte d'identité avec photo.
PPA	Premier point d'arrivée.
Propriétaire-exploitant	Personne qui possède et exploite son propre équipement de transport et qui, aux termes d'une entente contractuelle écrite, affecte de façon exclusive son équipement à un transporteur PAD.
RDDMIPD	Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits.
RSAP	Régime de sanctions administratives et pécuniaires.
SEA	Système d'examen avant l'arrivée.
STAM	Système de transmission des avis de mainlevée.
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 *Règlement sur le transit des marchandises*, est autorisée à transporter des marchandises ou à faire transporter des marchandises.

Transporteur principal	Transporteur PAD agréé 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 principal 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 principal, au moment de la déclaration des marchandises.
Transporteur secondaire	Transporteur PAD agréé qui transporte des marchandises jusqu'au Canada au nom d'un transporteur PAD principal. Le transporteur secondaire doit avoir en sa possession une lettre d'autorisation du transporteur PAD principal et doit présenter le code de transporteur du transporteur principal ainsi que son propre code de transporteur, au moment de la déclaration des marchandises.
Transporteur PAD	Transporteur autorisé à participer au PAD.
USTCC	Unité des services techniques aux clients commerciaux — Unité de l'ASFC qui fournit des conseils techniques et des services d'essais aux clients commerciaux externes.
ZF	Zone franche.

INTRODUCTION

2. 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'auto établissement des données commerciales, du montant des recettes et des droits et des taxes à payer.

3. Pour utiliser le programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) lorsqu'ils importent des marchandises au Canada, les transporteurs et importateurs doivent être autorisés dans le cadre du PAD ou du programme Partenaires en protection (PEP) et le chauffeur doit être inscrit au programme Expéditions rapides et sécuritaire (EXPRES) ou au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC). Si vous désirez de plus amples renseignements sur les programmes EXPRES et PEP, consultez le site Web de l'ASFC.

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 D23-3-1, *Programme d'autocotisation des douanes pour les importateurs*. Des renseignements sur les chauffeurs inscrits au PICSC et inscrits au programme EXPRES figurent sur le site Web de l'ASFC.

5. Le PAD comporte deux volets :

   (1) **Déclaration en détail, déclaration des recettes, paiement et rajustement** – Les importateurs autorisés dans le cadre du PAD utilisent les processus de déclaration en détail et de paiement PAD pour toutes les marchandises commerciales qu'ils importent, quel que soit le processus de dédouanement servant à déclarer les marchandises à l'ASFC.

(2) **Dédouanement PAD (**transport et déclaration des marchandises) – Le dédouanement PAD est un processus de déclaration facultatif offert uniquement aux membres du PAD. Pour qu'ils puissent utiliser le dédouanement PAD, les conditions suivantes doivent être respectées :

a) il doit s'agir de marchandises admissibles au sens de l'article 2 du *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits*;

b) l'importateur des marchandises en question est un importateur agréé au titre du PAD;

c) le transporteur des marchandises est un transporteur agréé au titre du PAD;

d) au moment de déclarer les marchandises, l'exploitant du moyen de transport fournit sous forme de code à barres le code de transporteur du transporteur PAD attribué par l'Agence ainsi que le numéro d'entreprise de l'importateur PAD;

e) dans le cas des marchandises admissibles transportées vers le Canada par un moyen de transport routier commercial au sens de l'article 1 du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*, le chauffeur du moyen de transport détient une autorisation au titre de ce règlement *:* du PICSC ou du programme EXPRES. On trouve de l'information sur ces programmes pour chauffeurs sur le site Web de l'ASFC.

6. Voici les principales caractéristiques du PAD :

a) l'évaluation du risque et l'agrément de l'importateur, du transporteur et du chauffeur dans le secteur routier;

b) la réduction du nombre d'éléments de données que nécessite le dédouanement des marchandises admissibles au PAD;

c) le dédouanement PAD sert à demander l'« autorisation de livrer » des marchandises admissibles directement à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire avant le dédouanement;

d) *le transporteur conserve* la responsabilité prévue au paragraphe 20(2.1) de la *Loi* à l'égard des droits et des taxes applicables aux marchandises dont la livraison a été autorisée jusqu'à ce que celles-ci aient été livrées au lieu d'affaires de l'importateur PAD, du propriétaire ou du destinataire;

e) la date du dédouanement est celle où les marchandises importées sont reçues au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire;

f) un agent de l'ASFC est affecté au transporteur participant au PAD.

7. 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, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*.

8. 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.

ÉNONCÉ DE CONFIDENTIALITÉ

9. La collecte des renseignements figurant dans la demande d'inscription au PAD et dans les documents à l'appui est effectuée conformément aux pouvoirs prévus dans les articles 11, 12 et 13 de la *Loi sur les douanes* aux fins de l'administration ou de l'application du Programme. Les renseignements seront utilisés pour déterminer l'admissibilité des demandeurs et pour mener des examens de la conformité (p. ex. pour s'assurer que les membres continuent de respecter les exigences du programme) et pourraient être communiqués à l'interne aux fins d'enquêtes et d'activités d'exécution de la loi liées à des demandeurs et à des membres du Programme. Les renseignements pourraient également être utilisés à des fins statistiques et d'évaluation du Programme. La communication des renseignements recueillis dans la demande d'inscription au PAD et dans les documents à l'appui est régie par l'article 107 de la *Loi sur les douanes*.

10. En plus des renseignements figurant dans la demande d'inscription au PAD et dans les documents à l'appui, l'ASFC pourrait communiquer le nom, l'adresse et les coordonnées de l'entreprise, le numéro d'entreprise, les dates d'adhésion, le statut de membre et les identificateurs de l'entreprise à d'autres programmes de l'Agence et à d'autres ministères afin de confirmer le statut de membre, d'effectuer des vérifications de créance ou de réaliser le mandat de l'ASFC, selon le cas, en application de l'article 107 de la *Loi sur les douanes*.

11. Sous le régime de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels et/ou d'y apporter des corrections. Les renseignements recueillis sont décrits en détail dans Info Source sous la rubrique du PAD, dans le chapitre d'Info Source sur l'ASFC, à l'adresse suivante : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/reports-rapports/pia-efvp/atip-aiprp/infosource-fra.html.

SECTION 1 — AGRÉMENT PAD

CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

12. Pour participer au PAD, le transporteur doit répondre à tous les critères d'admissibilité de base suivants :

a) le transporteur répond aux exigences relatives à la résidence :

- 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;

- 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 où il doit exploiter une succursale au Canada ou aux États-Unis;

b) il doit jouir d'une bonne réputation;

c) il doit être solvable;

d) 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;

e) il doit souscrire une garantie minimale de 25 000 $CAN, conformément au *Règlement sur le transit des marchandises*;

f) 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.

13. 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 respectent les lois et les règlements appliqués par l'ASFC ainsi que ceux qui sont appliqués par d'autres ministères.

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 $CAN avant de demander à participer au programme. S'il y a lieu, l'entité juridique doit présenter une demande pour toutes les divisions au moment de sa demande. 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, *Politique 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*. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de demande de codes de transporteur, veuillez consulter la Section sur l'importation et l'exportation sur le site Web de l'ASFC.

16. Afin que l'ASFC puisse évaluer le risque que présente le demandeur, un transporteur qui demande un agrément PAD doit avoir transporté des marchandises commerciales vers ou depuis le Canada au moins une fois durant les 90 jours qui ont précédé la date de réception de la demande. Si le transporteur a exercé son activité sans code de transporteur cautionné de l'ASFC, il peut faire l'objet d'une évaluation et 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.

PAD — DEMANDE DE PARTICIPATION DU TRANSPORTEUR

17. 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. Le processus de demande et d'approbation pour les importateurs qui souhaitent être agréés à titre d'importateurs participant au PAD est décrit dans le Mémorandum D23-3-1, *Programme d'autocotisation des douanes pour les importateurs*.

18. La demande d'inscription au PAD n'entraîne pas de frais. Une demande d'agrément au titre du PAD est présentée à l'ASFC; cette demande comporte deux parties qui doivent être remplies avec exactitude et en entier par le transporteur :

a) **Partie I** — Évaluation du risque
Cette partie de la demande fournit à l'ASFC des renseignements de sorte qu'elle puisse tracer un profil de transporteur et évaluer le risque que présente le demandeur.

b) **Partie II** — Livres comptables, documents et systèmes administratifs
Cette partie de la demande sert à déterminer si le transporteur a mis en place les systèmes, les pistes de vérification, les mesures de contrôle interne, les politiques et les procédures nécessaires pour appuyer les exigences du PAD.

19. Avant de commencer la partie II du processus de demande, les participants doivent réussir la partie I. Cela évite aux clients d'investir dans la conception de systèmes ou dans des modifications avant que l'ASFC ait évalué leur degré de risque. ***Nota*** : Une fois ces deux premières parties franchies avec succès, l'ASFC remet au transporteur un Résumé des exigences du programme afin qu'il le signe. Le transporteur retourne ensuite le document signé à l'ASFC. Des renseignements supplémentaires concernant ce résumé se trouvent dans le paragraphe 46.

20. Tout au long du processus de demande, l'ASFC se réserve le droit de demander des renseignements supplémentaires aux détails fournis par le transporteur dans les parties I et II de la demande.

21. L'ASFC refusera de remettre un agrément au titre du PAD à tout demandeur si elle découvre que ce dernier a fourni des renseignements faux ou trompeurs dans toute partie de sa demande et pourrait imposer une sanction de 25 000 $CAN.

22. Si l'entreprise décide d'embaucher un tiers pour terminer le processus de demande ou pour toute autre interaction avec l'ASFC, elle doit fournir à l'ASFC une lettre d'autorisation de tiers signée par un agent autorisé de l'entreprise (voir les « définitions » pour obtenir des détails). La lettre d'autorisation devrait être imprimée sur du papier à en-tête de l'entreprise et respecter le format proposé à l'annexe G. L'entreprise assume l'entière responsabilité de tous les renseignements que le représentant fournit à l'ASFC.

Partie I — Demande de participation au PAD

23. 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*.

24. Un agent autorisé de l'entreprise doit signer le formulaire de demande pour attester que les renseignements fournis sont véridiques et complets. L'agent signataire doit être autorisé à signer pour les divisions qui font la demande, mais il ne doit pas nécessairement s'agir de l'agent qui a signé la partie I. Une fois remplie, la demande originale signée est envoyée à l'adresse suivante :

Programme d'autocotisation des douanes
Agence des services frontaliers du Canada
55, rue Bay Nord, 6e étage
Hamilton (Ontario) L8R 3P7
Canada

25. Lorsqu'une demande est reçue par l'ASFC, elle est confiée à un agent de l'ASFC, qui sera la personneressource du demandeur relativement au PAD et qui l'orientera continuellement tout au long de sa participation au Programme.

26. Durant la partie I du processus de demande, le transporteur devrait vérifier auprès de l'Agence du revenu du Canada (ARC) que l'entreprise est dûment inscrite au programme du numéro d'entreprise (NE) avec un compte d'importation-exportation. Vous pouvez demander un numéro d'entreprise ou ajouter un compte d'importationexportation à un numéro d'entreprise existant en communiquant avec l'ARC, au 1-800-959-5525 Pour qu'elle puisse participer au PAD, il est essentiel que l'entité juridique soit inscrite sous un seul NE à neuf caractères. Des renseignements supplémentaires sur le NE figurent dans le Mémorandum D17-1-5, *Enregistrement, déclaration en détail et paiement pour les marchandises commerciales*.

Évaluation du risque

27. Les renseignements demandés dans la partie I de la demande PAD (formulaire E647) sont utilisés par l'ASFC pour évaluer le risque que présente le transporteur demandeur en tant qu'entité juridique. Cela comprend l'ensemble des divisions, des terminaux routiers au Canada, aux États-Unis et au Mexique et des entrepôts qui appartiennent à l'entité ou qui sont exploités par celle-ci. L'évaluation du risque porte sur les conditions qui pourraient influer 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 l'entreprise de tenir à jour des documents appropriés et d'y donner accès à l'ASFC, ainsi que le règlement des dettes actives envers la Couronne.

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

a) la sécurité des lieux;

b) les contrôles internes;

c) les politiques de l'entreprise, tels son code de conduite et ses pratiques d'embauche;

d) les programmes de formation des chauffeurs et des équipes affectés au transport transfrontalier.

29. 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.

30. 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 agent de l'ASFC.

Partie I — Agrément

31. Les transporteurs dont la demande, partie I, a été évaluée et qui ont été désignés comme présentant un faible risque sont informés de cette décision par écrit et invités à passer à la partie II du processus de demande. Cet avis n'est pas un avis final d'agrément de la participation au PAD, mais elle permet au transporteur de procéder à la partie II. 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 accepté par l'ASFC.

Partie I — Refus

32. Lorsque la participation d'un transporteur au PAD est refusée, il est avisé de la décision et des motifs de celleci par écrit. La lettre de notification sera envoyée à l'attention de la personne autorisée de l'entreprise, qui a signé la partie I de la demande.

33. Les transporteurs dont la partie I de la demande n'a pas été approuvée peuvent interjeter appel de la décision en suivant la procédure décrite au paragraphe 66.

Partie II — Demande de participation au PAD

34. Dans la partie II du processus d'agrément PAD, le transporteur doit remplir le formulaire E656, *Programme d'autocotisation des douanes — Demande de participation des transporteurs — Partie II*. Le formulaire E656 et les instructions sur la façon de le remplir peuvent être obtenus en communiquant avec l'agent de l'ASFC attitré.

35. Un agent autorisé de l'entreprise doit signer le formulaire de demande afin d'attester que les renseignements fournis sont véridiques et complets. L'agent signataire doit être autorisé à signer pour les divisions qui font la demande, mais il ne doit pas nécessairement s'agir de celui qui a signé la partie I. Une fois remplie, la demande originale signée est envoyée à l'adresse suivante :

Programme d'autocotisation des douanes
Agence des services frontaliers du Canada
55, rue Bay Nord, 6e étage
Hamilton (Ontario) L8R 3P7
Canada

36. 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*.

37. 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 agréé;

    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 du système où se trouvent les profils de client.

38. 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. Ces renseignements devraient être fournis au plus tard six mois après l'approbation de la partie I de la demande du client. Si la partie II de la demande de participation au PAD n'est pas transmise dans le délai prévu, le demandeur pourrait devoir présenter de nouveau la partie I de la demande. Des documents types ayant trait au déroulement des opérations du transporteur sont aussi demandés à l'appui de la description, par exemple des connaissements, 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.

39. 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 à leur agent de l'ASFC un modèle de liste d'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) le nom du client ou du destinataire ou le nom de facturation et l'adresse complète, y compris le pays;

    d) le nom de l'expéditeur et son adresse complète, y compris le pays;

    e) le lieu de ramassage – nom, ville et État;

    f) le nom et l'adresse du lieu de livraison, y compris le pays.

40. Le transporteur doit fournir une liste exhaustive des expéditions à destination du Canada ou des États-Unis et transportées au pays, pour une période précise afin d'assurer l'intégrité des systèmes, ou fournir une autre piste de vérification (y compris des systèmes manuels) qui répond à ces exigences et qui est acceptable pour l'ASFC. Le transporteur est tenu de discuter du besoin d'une autre piste de vérification avec l'agent de l'ASFC responsable du dossier, et ce dernier déterminera si cette autre piste est acceptable pour l'ASFC.

41. 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. Le respect de toutes les exigences propres aux systèmes doit être maintenu et mis à jour, au besoin. Un dirigeant autorisé de l'entreprise doit signer le formulaire de demande pour confirmer que les renseignements fournis sont véridiques et complets.

42. Le transporteur PAD 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.

43. Il importe de noter que l'acceptation et l'approbation 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.

44. Avant d'accorder l'autorisation PAD finale au transporteur, 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.

45. 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 2 intitulée Retrait, suspension, annulation et appels renferme de plus amples renseignements sur la suspension, le retrait et l'annulation de l'autorisation PAD d'un transporteur.

Partie II — Approbation

46. L'approbation finale de la participation au PAD est obtenue lorsque la mise à l'essai du code à barres par l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC) est achevée avec succès et que toutes les autres exigences ont été respectées. 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. Le transporteur 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 activera le statut PAD du transporteur dans le système de l'ASFC, et le transporteur sera autorisé à utiliser le processus de dédouanement PAD.

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

Partie II — Refus

48. Les transporteurs qui ne sont pas approuvés au titre de la partie II de la demande sont avisés de la décision et des motifs de celle-ci par écrit. La lettre d'avis sera envoyée à l'attention de la personne autorisée de l'entreprise, qui a signé la partie II de la demande. Les transporteurs dont la partie II de la demande n'a pas été approuvée peuvent interjeter appel de la décision en suivant la procédure décrite au paragraphe 66.

Transfert de l'agrément PAD

49. L'agrément PAD accordé à un transporteur qui a réussi le processus de demande de participation au PAD 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.

50. Les demandeurs ou les membres du PAD qui subissent de tels changements devront se retirer et présenter une nouvelle demande sous leur nouvelle structure organisationnelle pour participer à nouveau au PAD.

Mise à jour des renseignements sur le transporteur

51. Les transporteurs participant au PAD sont tenus d'informer l'ASFC de tout changement lié à l'entreprise, car ces changements pourraient avoir une incidence sur leur agrément PAD. La section 2 du présent mémorandum, intitulée « Retrait, suspension, annulation et appels », présente des détails concernant les changements qui doivent être communiqués à l'ASFC et les délais dans lesquels ils doivent l'être.

Liste des participants

52. Comme service à ses clients, l'ASFC publie une liste des transporteurs PAD agréés sur le site Web de l'ASFC sous Importation et Exportation, Facilitation du commerce, Programmes de facilitation du commerce, Programme d'autocotisation des douanes, Transporteurs et Transporteurs approuvés.

53. Les transporteurs affichés sur le site Web de l'ASFC sont ceux qui ont accepté de voir le nom de leur entreprise publié à titre de participants au PAD. Donc, cette liste pourrait ne pas comprendre tous les transporteurs PAD agréés.

SECTION 2 – RETRAIT, SUSPENSION, ANNULATION ET APPELS

RETRAIT

54. Les transporteurs qui désirent retirer leur demande de participation au PAD ou se retirer du Programme peuvent le faire en tout temps. Ils doivent en aviser par écrit l'agent de l'ASFC chargé de leur dossier, sur du papier à en-tête de l'entreprise. L'avis doit être signé par l'agent signataire autorisé de l'entreprise. Après qu'un transporteur ait signalé sa volonté de retrait, il reçoit une confirmation par écrit du retrait de sa demande de participation au PAD ou de son retrait du programme.

55. Une demande de participation ou un agrément PAD qui a été retiré ne sera pas rétabli, et il faudra recommencer le processus de demande entier afin d'être de nouveau pris en compte aux fins d'un agrément PAD.

SUSPENSION

56. L'ASFC peut suspendre l'agrément PAD d'un transporteur inscrit au Programme dans les situations suivantes :
- le transporteur ne répond plus aux exigences établies dans le *Règlement sur le transit des marchandises*;
- le transporteur ne tient pas à jour ses livres comptables, documents et processus administratifs, ni les mesures de contrôle interne nécessaires pour permettre à l'Agence de déterminer si le transporteur se conforme à la *Loi* et à ses règlements d'application;
- le transporteur ne maintient pas sa garantie aux fins de l'article 6 du *Règlement sur le transit des marchandises*;
- le transporteur n'est plus solvable;
- le transporteur a fait entrer au Canada des marchandises qui ont été dédouanées en application de l'alinéa 32(2)*b*) de la *Loi* et qui :
  - *a)* ne sont pas des marchandises admissibles,
  - *b)* ont été transportées vers le Canada par un moyen de transport routier commercial au sens de l'article 1 du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane* conduit par un chauffeur qui ne détenait pas d'autorisation au titre de ce règlement, ou
  - *c)* ont été livrées ailleurs qu'au lieu d'affaires de l'importateur PAD, du propriétaire ou du destinataire autorisé de la livraison;
- le transporteur n'a pas fourni à l'ASFC une description pour toute marchandise commerciale :
  - *a)* que le transporteur a fait entrer au Canada;
  - *b)* qui n'a pas été dédouanée, mais dont la livraison a été autorisée à un endroit visé au paragraphe 19(1) ou à l'alinéa 32(2)*b*) de la *Loi*;
  - *c)* qui n'a pas été livrée à cet endroit dans les 40 jours suivant l'octroi de l'autorisation;
- le transporteur a été reconnu coupable d'une infraction en vertu de la *Loi* ou de ses règlements; ▯ le transporteur n'avise pas le ministre de tout changement au chapitre des renseignements décrits dans l'annexe 3 du *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits* au moins *30 jours ouvrables avant qu'il ne soit apporté*;
- le transporteur n'avise pas *immédiatement* l'ASFC des renseignements suivants :
  - *a)* tout changement de nom de l'importateur ou de l'entreprise, selon le cas, de l'adresse du domicile ou de l'entreprise, selon le cas, ou lié à la solvabilité ou à la sécurité;
  - *b)* toute modification de la structure de propriété ou de l'organisation du transporteur;
  - *c)* la vente de la totalité ou d'une partie de l'entreprise du transporteur.

57. Au moment de décider si un agrément PAD doit être suspendu, les facteurs suivants seront pris en considération :
  - *a)* la gravité de la contravention et le fait qu'elle a été corrigée ou non peu de temps après sa découverte;
  - *b)* l'incidence économique de la suspension ou de l'annulation;
  - *c)* la sécurité des Canadiens.

58. Une fois que la décision de suspendre un agrément PAD aura été prise, le transporteur recevra un avis écrit concernant la décision et les motifs de celle-ci. La suspension n'entrera pas en vigueur avant la première des dates suivantes : le jour où l'avis est reçu; ou le 15e jour suivant la date à laquelle l'avis a été envoyé par courrier ou par service de messagerie.

59. La suspension d'un agrément PAD entraînera l'interruption de tous les avantages liés au Programme, y compris l'utilisation du dédouanement PAD et l'accès aux voies EXPRES réservées à cette fin.

60. Le transporteur aura la possibilité de corriger la situation à l'origine de la suspension dans les 30 jours ouvrables suivant la suspension. S'il n'est pas possible pour le transporteur d'apporter la correction requise dans le délai de 30 jours ouvrables, il pourra présenter une demande écrite dans ce délai afin d'obtenir une prorogation de celui-ci, en fournissant une justification de la demande de prorogation. Dans ces cas, l'agent de l'ASFC pourrait administrer un plan d'action afin de documenter officiellement la situation à l'origine de la suspension, de recommander une solution et d'effectuer un suivi jusqu'à ce que la situation en question soit corrigée. Pour en savoir plus au sujet des plans d'action, veuillez consulter le paragraphe 249.

61. Après que la correction ait été apportée, le transporteur peut demander le rétablissement de son agrément PAD.

ANNULATION

62. L'ASFC pourrait annuler l'agrément PAD d'un transporteur inscrit au Programme dans les situations suivantes :
    - l'agrément a été obtenu grâce à des renseignements faux ou trompeurs;
    - le transporteur ne réside plus au Canada ou aux États-Unis;
    - le transporteur est une société de personnes, aucun des partenaires ne réside au Canada ou aux États-Unis;
    - le transporteur est une société fermée, son siège social n'est plus au Canada ou aux États-Unis, où il n'exploite plus de succursales dans un de ces pays; le transporteur ne jouit plus d'une bonne réputation;
    - le transporteur en a fait la demande;
    - dans le cas d'un agrément PAD qui a été suspendu, le transporteur n'a pas corrigé la situation à l'origine de la suspension dans les délais établis.

63. Au moment de décider si un agrément PAD doit être annulé, les facteurs suivants seront pris en considération :

    - la gravité de la contravention et le fait qu'elle a été corrigée ou non peu de temps après sa découverte;

    - l'incidence économique de la suspension ou de l'annulation; la sécurité des Canadiens.

64. Une fois que la décision d'annuler un agrément PAD aura été prise, le transporteur recevra un avis écrit concernant la décision et les motifs de celle-ci. L'annulation n'entrera pas en vigueur avant la première des dates suivantes : le jour où l'avis est reçu; ou le 15e jour suivant la date à laquelle l'avis a été envoyé par courrier ou par service de messagerie.

65. L'annulation d'un agrément PAD entraînera la cessation de tous les avantages liés au PAD, y compris l'utilisation du dédouanement PAD et l'accès aux voies EXPRES réservées à cette fin. Si le nom du transporteur figure sur la liste des transporteurs approuvés du PAD, sur le site Web de l'ASFC, il sera retiré.

APPELS

53. Un demandeur ou participant qui s'oppose à une décision de refus, de suspension ou d'annulation de l'ASFC peut interjeter un appel par voie électronique à l'adresse de courriel suivante: CBSA.Trusted_Trader-Negociants_dignes.ASFC@cbsa-asfc.gc.ca

66. Afin d'être prises en compte, les observations écrites doivent :

a) avoir été présentées dans les 30 jours ouvrables suivant la date d'entrée en vigueur de la décision portée en appel;

b) énoncer clairement le nom de l'entreprise du transporteur, son adresse postale et les motifs de l'appel

c) inclure tout document à l'appui.

67. L'état « refusé », « suspendu » ou « annulé » de l'agrément du transporteur demeurera en vigueur tout au long de la durée de la période d'appel. Aucun autre processus de traitement de demande ou d'administration du dossier du transporteur n'aura lieu avant qu'une décision ait été rendue.

68. Si une décision est rendue afin que la décision de refuser l'agrément PAD soit infirmée, le processus de demande reprendra à l'étape où il avait été interrompu. À l'inverse, si une décision est rendue afin de confirmer celle du refus d'octroyer un agrément PAD, celui-ci ne sera pas octroyé.

69. Si une décision est rendue afin que la décision de suspendre un agrément PAD soit infirmée, la suspension prendra fin immédiatement, et l'agrément PAD sera rétabli. À l'inverse, si une décision est rendue afin de confirmer la décision initiale concernant la suspension de l'agrément PAD, cette suspension demeurera en vigueur jusqu'au moment où la situation à l'origine de la suspension aura été corrigée. Veuillez consulter les paragraphes 56 à 61 (effet de la suspension et suspension avec plan d'action).

70. Si une décision est rendue afin que la décision d'annuler un agrément PAD soit infirmée, l'agrément du transporteur sera rétabli ou suspendu pour une période précise en attente de la prise de mesures correctives. À l'inverse, si une décision est rendue afin de confirmer la décision d'annuler l'agrément PAD, l'annulation de l'agrément demeurera en vigueur. Pour obtenir des renseignements concernant l'effet de l'annulation d'un agrément PAD, veuillez consulter le paragraphe 65.

71. L'ASFC rendra une décision et enverra une lettre d'avis à l'entreprise au cours des 30 jours ouvrables suivant la réception de l'appel, à l'exclusion de la période durant laquelle la demande est mise en suspens en attendant la réception des renseignements supplémentaires demandés ou une réponse de l'entreprise. La lettre présentera la décision de l'ASFC et précisera une date d'entrée en vigueur. Toutes les décisions d'appel rendues par l'ASFC sont finales.

Nouvelle demande à la suite d'un refus ou d'une annulation

73. Un moratoire sur la présentation d'une nouvelle demande à la suite d'une décision de refus ou d'annulation pourrait être imposé à la discrétion des responsables du PAD, selon les motifs du refus ou de l'annulation.

74. Le PAD se réserve le droit de préciser les délais relatifs à la présentation d'une nouvelle demande au cas par cas et d'interdire la présentation d'une nouvelle demande pour une période indéterminée, dans les cas graves.

SECTION 3 – DÉCLARATION ET DÉDOUANEMENT

APERÇU GÉNÉRAL DU DÉDOUANEMENT PAD

75. Le processus utilisé pour le dédouanement PAD est semblable à celui d'un mouvement sous douane, sauf que les marchandises peuvent être livrées directement à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire. 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. Dans le cas du dédouanement PAD, les marchandises commerciales sont déclarées à l'ASFC au premier point d'arrivée, où l'Agence peut « autoriser la livraison ». Le transporteur participant au PAD qui déclare des marchandises à l'ASFC afin d'obtenir l'autorisation de les livrer est responsable du paiement des droits et des taxes jusqu'à ce que les marchandises aient été livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Les lieux intermédiaires désignés par l'importateur PAD constituent un destinataire. Le dédouanement aura lieu à ces endroits, et la date de dédouanement sera celle où les marchandises ont été reçues au lieu intermédiaire. Pour que la responsabilité lui soit retirée, le transporteur qui effectue la déclaration doit s'assurer d'obtenir une preuve de livraison et de la tenir à disposition à des fins de vérification par l'ASFC.

76. Le fait que le dédouanement des expéditions PAD n'exige pas des documents sur le fret est une caractéristique distinctive du PAD. 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.

77. Si des marchandises commerciales sont déclarées à l'ASFC à des fins d'autorisation de livraison au titre du processus de dédouanement PAD, les conditions suivantes s'appliquent :

a) les marchandises doivent être admissibles au dédouanement PAD;

b) l'importateur est agréé au titre du PAD;

c) le transporteur est agréé au titre du PAD;

d) si les marchandises sont transportées à l'intérieur du Canada en mode routier, le chauffeur est agréé au titre du PICSC ou du programme EXPRES pour les chauffeurs.

78. Les transporteurs et les importateurs autorisés dans le cadre du PAD ont démontré qu'ils sont des clients à faible risque. Le transporteur participant au PAD fournit les données suivantes à la frontière afin de valider tous les éléments. Ces données sont vérifiées par voie électronique par l'ASFC à la ligne d'inspection primaire (LIP) pour l'obtention du dédouanement PAD :

a) le NE/nº RM à 15 caractères de l'importateur PAD sous forme de code à barres;

b) le code de transporteur du transporteur PAD sous forme de code à barres;

c) la carte du PICSC ou du programme EXPRES du chauffeur (dans le cas du mode routier).

***Nota* :** Si ces renseignements sont valides, le transporteur pourrait être autorisé à livrer l'expédition PAD. Aucun numéro de transaction n'est requis.

79. Le processus de dédouanement PAD vise à faciliter la livraison directe des marchandises admissibles à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire. L'accent est alors mis sur la déclaration accélérée à la frontière et le traitement à la LIP.

80. 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.

81. Vu que certaines marchandises pourraient n'être pas admissibles au dédouanement PAD (p. ex. des marchandises qui sont assujetties aux exigences d'autres ministères 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.

82. Les marchandises qui ne sont pas admissibles au dédouanement PAD doivent être déclarées à l'ASFC au moyen du Manifeste électronique et dédouanées au moyen du SEA, de la MDM, etc., ou bien être transportées à l'intérieur du pays sous douane. Voir le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*. Les exigences relatives à ces options de déclaration ne changent pas à la suite de l'obtention par l'importateur d'un agrément PAD comme l'énonce le Mémorandum D17-1-4, *Mainlevée des marchandises commerciales*.

83. Le transporteur doit fournir aux importateurs PAD, ou à leur courtier désigné, la documentation renfermant assez de renseignements pour faciliter le respect des obligations des importateurs afférentes 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. La responsabilité pour les droits et les taxes est transférée à l'importateur ou au destinataire lorsque le transporteur obtient une preuve de livraison.

Lieu d'expédition

84. Pour être admissibles au dédouanement PAD, les marchandises doivent être expédiées directement au Canada depuis les États-Unis ou le Mexique, comme le mentionne le connaissement du transporteur. Aux fins de la détermination de l'admissibilité des marchandises au dédouanement PAD, le terme « États-Unis » désigne les 50 États des États-Unis, le District de Columbia et Porto Rico.

85. Les marchandises qui sont expédiées au Canada depuis les États-Unis ou le Mexique sont admissibles au dédouanement PAD, y compris celles qui passent par une zone franche des États-Unis et qui sont expédiées au Canada dans le même état que lors de leur importation aux États-Unis. Toutefois, les marchandises qui sont expédiées de l'étranger vers le Canada et qui transitent par les États-Unis et/ou le Mexique ne sont pas des marchandises admissibles au PAD.

Livraison autorisée

86. Dans le cas du dédouanement PAD, les marchandises commerciales sont déclarées à l'ASFC au premier point d'arrivée, où l'Agence peut « autoriser la livraison ». Un dédouanement PAD n'est pas considéré comme un vrai dédouanement; il sert plutôt à demander l'« autorisation de livrer » les marchandises commerciales admissibles qui sont importées par un importateur PAD agréé. Il découle du dédouanement précédant la disposition relative à la déclaration de l'alinéa 32(2)*b*) de la *Loi sur les douanes:*

> (2) Dans les circonstances prévues par règlement et sous réserve des conditions qui y sont fixées, le dédouanement peut s'effectuer avant la déclaration en détail prévue au paragraphe (1) dans les cas suivants :
>
> > b) la livraison des marchandises à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire a été autorisée par un agent ou selon les modalités réglementaires et elles y ont été reçues.

87. Les lieux intermédiaires désignés par l'importateur PAD constituent un destinataire. Le dédouanement aura lieu à ces endroits, et la date de dédouanement sera celle où les marchandises ont été reçues au lieu intermédiaire.

Sens du terme « dédouanement » aux fins du PAD

88. Dans le contexte d'un dédouanement PAD, l'article 2 de la *Loi* définit ainsi le terme « dédouanement » :

> b) dans le cas des marchandises visées à l'alinéa 32(2)b), leur réception à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

89. Cette définition s'applique aux marchandises admissibles dont la livraison a été autorisée au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire et qui ont été reçues à cet endroit. Ainsi, le dédouanement a lieu à la date de la livraison.

Responsabilité du transporteur

90. Lorsque les marchandises sont déclarées au titre du dédouanement PAD pour l'obtention de l'autorisation de livrer, le transporteur est responsable des droits et des taxes jusqu'à ce que les marchandises aient été livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire, ou qu'elles aient été autrement déchargées en application du paragraphe 20(2.1) de la *Loi*. Pour que la responsabilité lui soit retirée, le transporteur qui effectue la déclaration doit s'assurer d'obtenir une preuve de livraison et de la tenir à disposition à des fins de vérification par l'ASFC.

Transporteur agréé

91. Afin d'être agréé au titre du PAD, le transporteur doit présenter une demande à l'ASFC, de la façon décrite dans la section 1 du présent mémorandum. 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.

92. Il y a deux situations où le transporteur PAD agréé peut utiliser un transporteur contractuel pour véhiculer des marchandises PAD jusqu'au Canada :

a) lorsque le transporteur PAD agréé utilise un propriétaire-exploitant dans les circonstances décrites cidessous;

b) lorsque le transporteur PAD agréé (appelé le transporteur principal) utilise un autre transporteur PAD agréé (appelé le transporteur secondaire) dans les circonstances décrites ci-dessous.

Propriétaires-exploitants (mode routier)

93. Le transporteur routier PAD agréé peut utiliser un propriétaire-exploitant pour déclarer des marchandises à l'aide du processus de dédouanement PAD. **Le propriétaire-exploitant n'est pas tenu d'être un transporteur PAD agréé pour transporter une expédition admissible au Programme.** Comme le précise le Mémorandum D3-4-2, *Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier*, il n'est plus nécessaire de posséder une lettre d'autorisation; toutefois, sur demande, il incombera au chauffeur de prouver qu'il est lié par un contrat exclusif conclu avec le transporteur dont le code de transporteur est présenté. Lorsque le transporteur PAD agréé utilise un propriétaire-exploitant pour véhiculer des marchandises jusqu'au Canada par le processus de dédouanement PAD, le code de transporteur du transporteur PAD agréé doit être présenté à l'agent des services frontaliers (ASF) sous forme de code à barres.

94. 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.

95. Les propriétaires-exploitants qui répondent à cette définition sont considérés comme une extension du transporteur PAD agréé, comme le démontrent les exemples suivants :

a) le matériel contractuel peut porter le symbole du transporteur PAD;

b) le matériel contractuel figure dans la liste du matériel du transporteur PAD;

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.

96. Le transporteur routier PAD agréé peut avoir recours à un propriétaire-exploitant pour déclarer des marchandises au moyen du dédouanement PAD dans les situations suivantes :

a) le propriétaire-exploitant fournit ses services aux termes d'un contrat avec le transporteur agréé prévoyant l'utilisation d'un matériel réservé;

b) le transporteur PAD agréé signale le propriétaire-exploitant à l'ASFC dans le profil de ses partenaires de la chaîne commerciale;

c) le chauffeur est inscrit au PICSC ou au programme EXPRES.

97. À la demande de l'ASF, le propriétaire-exploitant doit pouvoir fournir une preuve de la relation. Le propriétaire-exploitant devrait consulter le Mémorandum D3-4-2, *Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier*, afin de déterminer quelles sont les exigences à respecter pour prouver cette relation. L'ASF balayera **uniquement** le code de transporteur du transporteur PAD agréé pour le consigner dans le système de l'ASFC.

Transporteur PAD secondaire

98. Pour déclarer des marchandises par le processus de dédouanement PAD, le transporteur PAD peut autoriser seulement un autre transporteur PAD agréé à utiliser son code de transporteur. Il n'est plus nécessaire de présenter une lettre d'autorisation; toutefois, l'ASF pourrait demander une preuve de la relation avec le transporteur principal au moment de l'arrivée au premier point d'arrivée (PPA). Pour obtenir d'autres renseignements concernant l'existence d'une entente contractuelle, veuillez consulter le Mémorandum D3-4-2, *Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier*.

Les lignes directrices suivantes s'appliquent au recours aux transporteurs secondaires :

> Le code de transporteur du transporteur PAD qui assume la responsabilité des marchandises – le transporteur PAD principal – doit être présentée sous forme de code à barres comme code du 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 soustraitance, 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.

99. Le transporteur principal et le transporteur secondaire doivent être des transporteurs PAD agréés afin que le transporteur secondaire puisse déclarer des marchandises PAD au nom du transporteur PAD principal. Si les marchandises sont déclarées en tant que marchandises PAD admissibles et que le transporteur secondaire n'est pas un transporteur PAD agréé, le transporteur principal devra avoir recours à un autre processus de dédouanement.

100. L'ASF devrait balayer le code à barres des deux transporteurs PAD agréés pour consignation dans le système de l'ASFC. Le code à barres du transporteur secondaire devrait être inscrit dans le champ réservé au transporteur secondaire du système de l'ASFC.

101. 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.

Marchandises admissibles

102. Les marchandises admissibles au PAD sont définies à l'article 2 du RDDMIPD :
« 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. »

103. Les marchandises admissibles au PAD ont également accès aux voies EXPRES réservées à cette fin, pourvu que l'importateur et le transporteur soient tous deux membres du PAD et de PEP.

Les importateurs PAD sont responsables de déterminer à leurs expéditeurs et fournisseurs quels produits sont admissibles au dédouanement PAD. Ces importateurs doivent également confirmer auprès de leur transporteur PAD quelles expéditions sont admissibles au dédouanement PAD.

104. Les marchandises admissibles au PAD ne comprennent pas celles dont l'importation au Canada est interdite, contrôlée ou réglementée sous le régime d'une loi du Parlement ou des lois d'une province ainsi que des règlements pris conformément à toute loi qui interdit, contrôle ou réglemente leur importation (p. ex. assujetties à la réglementation d'autres ministères).

105. Même si, en général, la plupart des exigences des autres ministères doivent être respectées avant le dédouanement des marchandises, un importateur PAD peut conclure une entente avec un autre ministère, qui lui permet de satisfaire aux exigences de l'autre ministère après l'importation. Lorsque l'importateur PAD a conclu une telle entente, les marchandises en question peuvent être admissibles au dédouanement PAD. Dans des circonstances exceptionnelles, l'importateur PAD peut conclure une entente avec un autre ministère qui lève les exigences normales du dédouanement 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.

106. Les marchandises doivent également être expédiées directement au Canada depuis les États-Unis ou le Mexique, comme le mentionne le connaissement du transporteur. Les marchandises qui sont expédiées au Canada en passant par les États-Unis depuis un pays tiers autre que le Mexique ne sont pas admissibles au dédouanement PAD (p. ex. les expéditions en transit).

107. 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 un transporteur agréé PAD ou lorsque le chauffeur n'est pas titulaire d'une autorisation PICSC ou EXPRES.

Droit d'accès aux voies EXPRES

108. Les véhicules qui transportent des marchandises remplissant les conditions requises peuvent emprunter les voies et les guérites réservées au programme EXPRES lorsqu'ils entrent au Canada par certains points d'entrée routiers.

109. Les véhicules transportant des marchandises admissibles à l'option de dédouanement PAD ont le droit d'emprunter les voies EXPRES.

110. Les véhicules transportant des marchandises non admissibles à l'option de dédouanement PAD ont tout de même le droit d'emprunter les voies EXPRES à la condition que l'importateur et le transporteur soient tous deux membres du PAD ou de PEP, que le chauffeur soit autorisé au titre du PICSC ou du programme EXPRES pour les chauffeurs, et que l'information sur le fret et sur le moyen de transport ait été transmise à l'ASFC avant l'arrivée.

111. Les marchandises transportées dans les voies EXPRES pour lesquelles l'option de dédouanement PAS ne sera pas employée sont assujetties aux règles et au traitement d'usage dans le secteur commercial.

112. Les importateurs PAD ou PEP ont la responsabilité d'indiquer à leurs transporteurs quelles expéditions remplissent les conditions requises pour pouvoir être transportées dans les voies EXPRES.

Vérification à la frontière

113. L'ASFC se réserve 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

114. 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 connaissement, la facture pro forma du transporteur ou des manifestes d'expédition.

115. 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 fournisseur.

116. 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, un autre moyen de déclaration et de dédouanement, comme le Manifeste électronique, le SEA, la MDM, etc., doit être utilisé. Les marchandises n'auront pas le droit de circuler au-delà du PPA avant que ces exigences aient été respectées.

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

Exigences relatives au Manifeste électronique

118. Les expéditions qui sont admissibles au dédouanement PAD sont exemptées de la transmission des exigences relatives à l'information préalable sur les expéditions commerciales du fret et du moyen de transport. Selon le mode de transport, les transporteurs PAD agréés peuvent présenter les codes à barres requis en format papier au PPA. Toutefois, les conditions décrites dans le chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique du Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE) s'appliquent à toutes les données sur le fret et sur le moyen de transport transmises par voie électronique. S'il s'agit d'un chargement mixte de marchandises exemptées et non exemptées, les clients seront tenus d'envoyer les données sur le moyen de transport et sur le fret non exempté. On peut obtenir le DECCE en communiquant avec l'USTCC, au 1-888-957-7224.

Exigences de la déclaration PAD

119. 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.

120. Au moment 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 B du présent mémorandum 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 C.

DÉCLARATION SUR PAPIER

Autoroute

121. Les marchandises entrant au Canada par autoroute doivent être déclarées à l'ASFC afin d'obtenir l'autorisation de les livrer au 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 PAD, transporteur PAD, chauffeur EXPRES/PICSC) au premier point

d'arrivée – le dédouanement PAD ne peut être demandé à l'intérieur du pays. Aucun document de contrôle du fret n'est requis; toutefois, le transporteur doit toujours avoir des documents à l'appui à bord.

Exigences relatives aux données

122. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués. Pour obtenir des renseignements sur l'arrivée par EDI pour les transporteurs routiers, voir le paragraphe 161.

Importateur PAD unique – Expédition PAD unique

123. L'autorisation de livrer des marchandises admissibles par l'option 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

124. 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

125. 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 du transporteur et la carte d'inscription du chauffeur ne doivent être présenté qu'une seule fois. Par exemple :

Exigences de la déclaration

a) Code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres NE de l'importateur PAD nº 1

c) Code à barres NE de l'importateur PAD nº 2

d) Code à barres NE de l'importateur PAD nº 3

e) Carte d'inscription du chauffeur

Nota : Chaque importateur est traité comme un passage distinct.

Chargements mixtes (marchandises PAD avec marchandises non PAD)

126. 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, les exigences fondamentales applicables aux marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD – transporteur PAD, importateur PAD, chauffeur inscrit – ne sont pas levées.

127. Les marchandises à bord d'un moyen de transport qui ne sont pas admissibles au dédouanement PAD nécessitent une transmission par voie électronique de l'information préalable sur le fret et le moyen de transport, quelle que soit l'option de dédouanement (p. ex. SEA, MDM) utilisée pour dédouaner les marchandises. Les transporteurs de marchandises déclarées par les voies commerciales courantes, dans le cas d'un chargement mixte (PAD et non PAD) ont le choix d'inclure le fret PAD dans la transmission par voie électronique de l'information préalable sur le fret et le moyen de transport ou de ne transmettre que l'information préalable sur le fret non PAD en plus de présenter les trois (3) codes à barres PAD pour les marchandises admissibles au Programme. Pour obtenir des renseignements sur la transmission par voie électronique d'information sur le fret et le moyen de transport, consultez le Mémorandum D3-4-2, *Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier*.

Utilisation d'un transporteur PAD secondaire

128. Si le transporteur PAD agréé confie en sous-traitance à un autre transporteur PAD agréé 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. Pour obtenir des renseignements supplémentaires concernant les transporteurs secondaires, voir le paragraphe 98.

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

Suivi des expéditions

129. Les transporteurs qui peuvent utiliser le Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) ou les avis du Manifeste électronique peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada grâce au STAM ou au Manifeste électronique 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 du STAM ou du Manifeste électronique.

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.

130. 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 agréé. 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. Pour recevoir un message « **autorisation de livrer** » du STAM ou du Manifeste électronique à l'égard d'expéditions distinctes, on doit 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

131. 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 importateurs PAD ne recevront donc 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 ou le Manifeste électronique.

132. 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 :

XXXXPAD890123456789012345

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

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

DÉDOUANEMENT FACILITÉ À LA LIP

Code de l'option de service (OS)

134. Pour faciliter le dédouanement d'une expédition PAD dans le mode routier, le transporteur PAD faisant la déclaration a le choix de présenter le code de l'option de service PAD, **00497** (cinq 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 système de l'ASFC 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

135. 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 plastifiés 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.

Historique des passages

136. 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 système de l'ASFC 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.

137. Dans l'option du PAD autoroute (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.

138. 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.

139. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués sous chaque option de service. Voir le paragraphe 161 qui renferme des renseignements sur l'arrivée par EDI pour les transporteurs routiers.

Modes aérien, ferroviaire et maritime

140. 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. Le transporteur peut obtenir l'« autorisation de livrer » les marchandises sur présentation des codes à barres requis. Aucun document de contrôle du fret n'est requis; toutefois, le transporteur doit toujours avoir des documents à l'appui à bord.

Exigences relatives aux données

141. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués. Pour obtenir de l'information concernant l'arrivée électronique des transporteurs aériens, ferroviaires et maritimes, veuillez consulter le paragraphe 180.

Importateur PAD unique – Expédition PAD unique

142. 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

143. Lorsqu'un importateur PAD a plusieurs expéditions 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

144. 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 la déclaration. Le code à barres du 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)

145. 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, les exigences fondamentales applicables aux marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD – transporteur PAD, importateur PAD – ne sont pas levées.

146. Les marchandises à bord d'un moyen de transport qui ne peuvent pas faire l'objet d'un dédouanement PAD doivent faire l'objet d'une déclaration préalable, conformément aux lignes directrices relatives au Manifeste électronique, et un moyen de déclaration existant, comme le Manifeste électronique, le SEA et la MDM, doit être utilisé. Les marchandises n'auront pas le droit de circuler au-delà du PPA avant que ces exigences aient été respectées.

Utilisation d'un transporteur secondaire

147. Si le transporteur PAD agréé utilise un autre transporteur PAD pour transporter des marchandises jusqu'au Canada en employant le processus de dédouanement PAD, le code à barres de 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

148. 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 EXPRES pour les chauffeurs ou du PICSC en tant que condition de la déclaration des marchandises par le processus de dédouanement PAD pour obtenir l'**autorisation de livrer** les marchandises, sauf s'ils mènent leurs activités en mode routier.

Suivi des expéditions

149. Les transporteurs qui peuvent utiliser le Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) ou les avis du Manifeste électronique peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au

Canada 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 requis pour chaque expédition à l'égard de laquelle le transporteur a besoin d'un message du STAM ou du Manifeste électronique. 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** » à l'égard de chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

150. 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 agréé. 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 du STAM ou du Manifeste électronique « **autorisation de livrer** » à l'égard d'expéditions distinctes, on doit 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 du NE de l'importateur PAD

151. 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 du STAM ou du Manifeste électronique n'est pas transmis aux participants CADEX. Les importateurs PAD ne recevront donc pas d'avis de mainlevée pour les expéditions PAD puisque la donnée de base d'identification pour la mainlevée est un NCF/NDT.

DÉDOUANEMENT FACILITÉ À LA LIP

Moyens de présenter les codes à barres

152. 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 fournie par le transporteur pour faciliter encore plus le processus de dédouanement PAD.

Exigences de la déclaration avec l'option de service

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 du NE de l'importateur PAD

153. Lorsque les renseignements sous forme de code à barres sont présentés à l'ASFC, ils sont introduits dans le système de l'ASFC 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 du 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 d'avis de mainlevée par le CADEX.

154. 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 – Au premier point d'arrivée

Examen du fret

155. L'examen peut avoir lieu à la frontière ou dans l'entrepôt d'attente intérieur du transporteur dans le cas des chargements mixtes. Dans tous les cas, c'est l'ASFC qui établit si l'examen est nécessaire et l'endroit où il sera mené.

Historique des passages

156. 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 système de l'ASFC 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 qu'il est établi que tous les participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** les marchandises est accordée.

157. 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.

TRANSMISSION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

158. Tous les transporteurs doivent transmettre par voie électronique des déclarations préalables sur le fret et le moyen de transport, conformément au Règlement sur la déclaration des marchandises importées, selon les délais établis en fonction du mode de transport. Les transporteurs participant au PAD sont exemptés de la transmission par voie électronique lorsque toutes les conditions du dédouanement PAD sont remplies. Les transporteurs agréés au titre du PAD peuvent présenter les codes à barres requis, selon le mode de transport, en format papier au PPA.

159. Comme dans le cas de toutes les options de dédouanement PAD, si le moyen de transport contient des marchandises qui sont déclarées à l'ASFC dans le but d'obtenir l'autorisation de les livrer, le transporteur et

l'importateur doivent être des clients agréés au titre du PAD, et les marchandises doivent être admissibles. Cependant, les transporteurs agréés au titre du PAD peuvent également transmettre leur déclaration PAD par voie électronique à l'ASFC afin d'obtenir l'autorisation de livrer les marchandises admissibles au PAD, si tel est leur choix. Consultez le Document sur les exigences à l'égard des participants (DEP) pour les transporteurs PAD, qui figure au chapitre 18 du DECCE, pour obtenir des renseignements au sujet des données requises, du formatage des messages et des tables de codes.

160. Les conditions décrites dans le DECCE s'appliquent à toutes les données sur le fret et sur les moyens de transport transmises par voie électronique. En présence d'un chargement mixte comprenant à la fois du fret admissible et du fret non admissible, les transporteurs doivent faire parvenir les données sur le moyen de transport ainsi que les données concernant le fret non admissible. On peut obtenir le DECCE en communiquant avec l'USTCC, au 1-888-957-7224.

Mode routier

161. Les déclarations sur le fret et le moyen de transport routiers transmises par voie électronique doivent être reçues et traitées par l'ASFC au moins **une heure** avant l'arrivée au PPA. Les déclarations électroniques sur le fret et le moyen de transport routier peuvent être présentées jusqu'à 30 jours avant l'arrivée. Toutefois, si le fret n'est pas utilisé après 30 jours, les données qui s'y rattachent doivent être soumises de nouveau ou annulées par le transporteur. Pour obtenir des renseignements supplémentaires, veuillez consulter le Mémorandum D3-4-2, *Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier*.

162. 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 A8A,

b) la déclaration de moyen de transport routier A9

Déclaration de fret (avant l'arrivée)

163. 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 agréé. 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, au chapitre 18 du DECCE.

Déclaration de moyen de transport (avant l'arrivée)

164. 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 E pour une démonstration indiquant comment les A8A *Déclarations de fret individuelles* se rapportent au A9 *Déclaration de fret routier*.

165. Dans l'EDI, au moins un numéro de déclaration de fret doit figurer sur la déclaration de moyen de transport connexe. Un maximum de 2 000 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

166. 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 00547

b) Numéro de la déclaration de moyen de transport, y compris le code de transporteur

c) Carte d'inscription du chauffeur lorsque des marchandises admissibles au PAD sont déclarées

167. 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 de transporteur.

Chargements mixtes (chargement incomplet de camion)

168. Un transporteur PAD EDI agréé 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 PPA 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.

169. 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.

170. L'arrivée des marchandises non PAD dont la mainlevée n'est pas accordée au PPA doit être signalée électroniquement à l'entrepôt SO. Sur réception d'un message du 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

171. 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. Pour obtenir des renseignements supplémentaires concernant les transporteurs secondaires, voir le paragraphe 98.

172. Pour un aperçu des scénarios EDI, voir l'annexe A.

Suivi des expéditions

173. Les transporteurs qui utilisent le STAM ou les avis du Manifeste électronique peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada 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 du STAM ou du Manifeste électronique. Lorsque les transporteurs PAD présentent un identificateur d'expédition sous forme de code à barres, au moment de la déclaration, ils doivent recevoir un message d'**autorisation de livrer** pour chaque expédition déclarée dans le cadre du dédouanement PAD.

174. 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 agréé. 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 du STAM « **autorisation de livrer** » à l'égard d'expéditions distinctes, on doit 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 du NE de l'importateur PAD

c) Carte d'inscription du chauffeur

175. 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 du STAM n'est pas transmis aux participants CADEX.

Dédouanement facilité à la LIP

Façons de présenter les codes à barres

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

Examen du fret

177. L'examen peut avoir lieu à la frontière ou dans l'entrepôt d'attente intérieur du transporteur dans le cas des chargements mixtes. Dans tous les cas, c'est l'ASFC qui établit si l'examen est nécessaire et l'endroit où il sera mené. Les transporteurs pourraient devoir faire le trajet du fret vers une installation d'examen central. Les transporteurs pourraient être tenus de réacheminer le fret vers une installation d'examen central.

Historique des passages

178. 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 système de l'ASFC 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 qu'il est établi que les trois participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** les marchandises est accordée.

179. 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 BNDT de l'ASFC ou les bureaux à l'intérieur du pays.

Modes aérien et maritime

180. Les transporteurs PAD agréés dans les modes aérien et maritime peuvent utiliser le message d'arrivée du STAM 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 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 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 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.

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

a) NE de l'importateur PAD;

b) NCF (y compris le code du transporteur PAD);

c) Bureau de mainlevée;

d) Bureau d'entrepôt.

182. 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 (connaissement/manifeste) pour faire le dédouanement, sinon un message « **autorisation de livrer** » ne lui est pas envoyé. Par exemple, une fois qu'un aéronef a décollé, le transporteur transmet le message concernant l'arrivée de l'expédition PAD. Le système traite la demande et renvoie un message de rejet, d'aiguillage ou d'« **autorisation de livrer** » au participant.

183. Comme un numéro de transaction n'est pas transmis avec la demande, les participants CADEX ne reçoivent pas d'avis électronique les informant que la livraison des marchandises est autorisée. Pour plus de renseignements sur le message d'arrivée PAD du STAM, voir le DEP des transporteurs PAD, chapitre 18 du DECCE. On peut obtenir le DEP des transporteurs PAD en communiquant avec l'USTCC de l'ASFC, au numéro **1-888-957-7224**.

184. Des détails sur le message d'arrivée EDI 931 figurent dans la section 2.8 du DEP des transporteurs PAD, un chapitre du DECCE.

Mode ferroviaire

185. Lorsqu'un transporteur ferroviaire véhicule des marchandises déclarées par le processus de dédouanement PAD jusqu'au Canada, les marchandises peuvent être déclarées au moyen de l'option sur papier non autoroute PAD. Par ailleurs, les transporteurs ferroviaires peuvent déclarer les marchandises par le processus de dédouanement PAD pour obtenir une autorisation de livrer automatisée à l'aide d'une transmission par le Manifeste électronique, de la façon décrite dans le Mémorandum D3-6-6, *Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire*. Pour des renseignements sur les exigences et les formats de message PAD EDI, voir le DEP des transporteurs PAD, chapitre 18 du DECCE, y compris l'annexe C, 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'ajout du code M5 en tant que qualificatif propre aux marchandises PAD qui sont importées par un importateur PAD agréé;

b) l'ajout du NE de l'importateur PAD lorsque des marchandises PAD sont déclarées.

186. 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

187. Les transporteurs qui utilisent le STAM peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada 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 expédition pour laquelle le transporteur a besoin d'un message du 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** » à l'égard de chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

188. 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 agréé. 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 du STAM « **autorisation de livrer »** à l'égard d'expéditions distinctes, on doit fournir les codes ci-dessous :

Exigences de la déclaration :

a) NCF/NDT, y compris le code du transporteur PAD

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

189. 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

190. L'examen peut avoir lieu à la frontière ou dans l'entrepôt d'attente intérieur du transporteur dans le cas des chargements mixtes. Dans tous les cas, c'est l'ASFC qui établit si l'examen est nécessaire et l'endroit où il sera mené.

Historique des passages

191. 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 système de l'ASFC 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 qu'il est établi que tous les participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** les marchandises est accordée.

192. Étant donné 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, ainsi qu'à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas offert dans les BNDT de l'ASFC.

DÉCLARATION COMBINÉE PAR EDI ET SUR PAPIER

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

Mode routier

194. 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 et un moyen de transport.

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

196. La déclaration doit alors être faite dans le bureau principal et non à la guérite de la LIP.

197. Un mélange d'expéditions non PAD peut être déclaré par voie électronique et il doit alors y avoir aussi présentation de feuilles d'introduction sur papier pour le PAD. Il est laissé à la discrétion de l'agent de traiter l'enregistrement électronique des expéditions 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.

PANNE DES SYSTÈMES

Panne imprévue à l'ASFC

198. Le Plan d'urgence en cas de pannes de système de l'ASFC établit les procédures pour l'importation commerciale de marchandises dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC dans tous les modes. Ce plan d'urgence ainsi que les Sommaires en cas de panne de système pour chaque mode peuvent être consultés sur le site Web de l'ASFC. Les clients peuvent communiquer avec l'USTCC, au 1-888-957-7224, pour obtenir des précisions supplémentaires.

SECTION 4 – TRANSPORT DES MARCHANDISES

199. 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 mémorandum renferme des détails sur la façon de demander à être agréé en tant que transporteur PAD.

200. 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 le dédouanement n'en soit accordé. Le dédouanement des marchandises dont la livraison est autorisée se produit, au sens du paragraphe 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 PAD, représentent un destinataire. Le dédouanement aura lieu à ces emplacements et la date de dédouanement sera la date à laquelle les marchandises ont été reçues à l'emplacement intermédiaire. Le destinataire doit fournir une preuve de livraison au transporteur.

CONDITIONS DE L'AUTORISATION DE LIVRER

201. 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 agréé;

c) l'importateur des marchandises doit être un importateur PAD agréé;

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 approuvé par l'importateur PAD.

202. Lorsqu'une condition du dédouanement PAD ne peut être respectée, par exemple, si l'importateur, le transporteur ou le chauffeur n'est pas agréé ou si les marchandises ne sont pas admissibles, les marchandises

doivent être déclarées et relâchées au moyen d'une option substitutive en vigueur, telle que la MDM ou le SEA.

Autorisation de livrer

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

204. 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 le dédouanement des marchandises importées dont la livraison a été autorisée. Les marchandises sont plutôt déclarées par le transporteur, qui respecte les exigences minimales, et le dédouanement se fait à la réception des marchandises à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

205. Dans le PAD, étant donné que le dédouanement 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 le dédouanement, à la condition que la livraison des marchandises soit autorisée à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

206. Le statut d'une expédition dont la livraison est autorisée est semblable à celui d'un mouvement sous douane et le transporteur qui déclare les marchandises, dont le dédouanement n'a pas été accordé, 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 99*g)* du *Tarif des douanes* et ont été reçues à bord d'un moyen de transport d'une catégorie réglementaire en vue d'un usage conforme à ceux-ci;

d) exportées;

e) ont été dédouanées à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

207. 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 de dédouanement 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).

208. Le Mémorandum D4-1-4, *Entrepôts d'attente des douanes* renferme des renseignements sur les entrepôts d'attente.

209. De plus amples précisions sur les marchandises non livrées figurent au paragraphe 224 du présent mémorandum.

Preuve de livraison

210. 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.

211. 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, au propriétaire ou au destinataire. 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.

212. 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 de l'ASFC, sous forme de copie accessible et lisible.

213. 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 1er 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 2011, le transporteur doit alors avoir conservé les documents connexes jusqu'au 31 décembre 2014. Le *Règlement sur le transit des marchandises* contient, au paragraphe 7(2), des renseignements supplémentaires sur l'obligation de conserver les documents PAD.

214. 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.

215. 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.

Exigences relatives à la pose des sceaux

216. Comme l'explique le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*, en ce qui concerne les moyens de transport et les conteneurs autorisés à circuler à l'intérieur du pays vers un entrepôt d'attente, l'apposition de sceaux sur les moyens de transport et conteneurs est requise uniquement dans les situations suivantes précisées par l'ASFC :

a) Les transporteurs qui doivent répondre aux exigences en matière de sceaux dans le cadre de leur participation aux programmes des négociants dignes de confiance de l'ASFC.

***Nota* :** Les entreprises qui participent au programme PEP ont accepté d'utiliser des sceaux de haute sécurité dans leur chaîne d'approvisionnement internationale. L'importateur approuvé PEP et le transporteur approuvé PEP ont la responsabilité d'utiliser des sceaux de haute sécurité. Pour des renseignements plus spécifiques sur le PEP, vous pouvez consulter le Mémorandum D23-1-1, *Programme partenaires en protection*.

b) Le fret qui est prohibé, contrôlé ou réglementé en vertu d'une loi fédérale.

c) Le mouvement des marchandises en transit jusqu'au point d'exportation final.

d) Le mouvement des moyens de transport et des conteneurs du PPA vers un emplacement d'examen de l'ASFC.

217. Les transporteurs et agents d'expédition cautionnés pourront déplacer du fret non scellé entre les entrepôts d'attente intérieurs.

218. Ces changements ne contreviennent pas à l'obligation de l'industrie de se conformer aux exigences législatives ou réglementaires des programmes d'autres ministères en matière d'apposition de sceaux sur les moyens de transport et conteneurs.

219. L'ASFC se réserve le droit de sceller tout moyen de transport, conteneur, ou compartiment, en tout temps. **Le sceau doit demeurer intact jusqu'à ce qu'il soit retiré ou que son retrait soit autorisé par un agent de l'ASFC.**

220. Il est important de se rappeler que, si le transporteur est agréé au titre du PAD et de PEP, les exigences relatives aux sceaux de PEP l'emportent sur celles du PAD.

Rupture de charge

221. Le terminal du transporteur peut servir à la rupture de charge (seulement lorsqu'un sceau de l'ASFC n'a pas été apposé), 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. Il n'est pas nécessaire que les marchandises transportées par le transporteur agréé soient admissibles au dédouanement PAD.

Listes des partenaires de la chaîne commerciale

222. Les transporteurs qui demandent et obtiennent une autorisation dans le cadre du PAD sont tenus de tenir à jour des renseignements sur le profil de certains partenaires de la chaîne commerciale (PCC) et, sur demande, de fournir ces renseignements à l'ASFC à des fins de vérification, 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.

223. 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.

Marchandises non livrées

224. Lorsque des marchandises dont la livraison a été autorisée ou qui sont sous douane 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.

225. Les marchandises dont la livraison a été autorisée ou qui sont sous douane, mais qui ne sont pas livrées dans les 40 jours doivent être déclarées par écrit à l'agent de l'ASFC attitré 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'agent de l'ASFC attitré. Le défaut de fournir à l'ASFC une déclaration des marchandises non livrées peut entraîner une sanction. Voir l'annexe F, pour un exemple des renseignements devant être fournis sur les marchandises non livrées dans les 40 jours.

226. 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

227. 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*.

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

Chauffeurs inscrits au PICSC ou au programme EXPRES

229. Des renseignements au sujet du PICSC et du programme EXPRES pour les chauffeurs du secteur commercial figurent sur le site Web de l'ASFC.

230. Dans le cas du PICSC, bien qu'il ne soit pas nécessaire qu'un chauffeur agréé conduise le véhicule au moment de la déclaration, un chauffeur agréé doit être dans le véhicule, et c'est son numéro d'inscription qui sera saisi dans le système de l'ASFC en complément des renseignements sur l'historique des passages.

231. Tout chauffeur ou passager non inscrit à bord sera soumis à l'interrogatoire d'admissibilité normal. Cela pourrait entraîner des retards et avoir une incidence sur le temps de traitement accéléré qui serait habituellement attendu dans le cas d'un dédouanement PAD. 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.

232. Pour pouvoir utiliser la voie EXPRES, tous les occupants du véhicule doivent détenir une carte d'inscription de chauffeur valide du PICSC ou du programme EXPRES.

Cartes du PICSC ou du programme EXPRES perdues ou volées

233. Si le chauffeur a oublié sa carte, l'ASF peut vérifier le statut de ce dernier dans les systèmes de l'ASFC. Cependant, le chauffeur sera retardé jusqu'à ce que son agrément ait été confirmé. Les chauffeurs doivent déclarer toute carte perdue ou volée à l'ASFC.

234. Les chauffeurs participant au PICSC et au programme EXPRES doivent aviser immédiatement l'ASFC si leur carte d'inscription à ces programmes a été perdue ou volée, en téléphonant au 1-800-842-7647.

Chauffeur non inscrit

235. Les transporteurs routiers PAD qui demandent le dédouanement par le processus PAD des marchandises PAD admissibles sont tenus de recourir aux services d'un chauffeur inscrit au PICSC ou au programme EXPRES.

236. 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 du programme EXPRES. Le dédouanement PAD ne devrait pas être utilisé si les conditions ne sont pas toutes remplies. Si l'une des exigences n'est pas respectée, l'ASF avisera le chauffeur qu'un des moyens de déclaration et de dédouanement en vigueur, comme le Manifeste électronique, le SEA, la MDM, etc., doit être utilisé et qu'il sera aiguillé vers la ligne

d'inspection primaire. Les marchandises ne pourront pas circuler au-delà du PPA avant que ces exigences aient été satisfaites.

Moyens de transport vides

237. Les transporteurs PAD agréés sont exemptés de la transmission préalable des données concernant un moyen de transport vide, pourvu qu'ils présentent les documents suivants à l'ASF de la LIP en mode routier :

a) une carte du programme EXPRES ou du PICSC valide pour le chauffeur du véhicule commercial;

b) un code du transporteur PAD sous forme de code à barres;

238. Comme les transporteurs PAD ne sont pas tenus de transmettre les données sur les moyens de transport vides avant leur arrivée, l'ASFC n'exigera pas de transmission dans les cas où les Instruments du commerce international (ICI) sont le seul fret à bord. Pour déclarer les ICI à bord du moyen de transport, le chauffeur doit fournir ce qui suit :

a) une déclaration verbale concernant la présence d'ICI à bord;

b) un connaissement qui confirme les ICI (sur demande).

239. Les transporteurs qui sont agréés au titre du PAD et du programme PEP peuvent avoir recours à la voie EXPRES lorsqu'un chauffeur du PICSC ou du programme EXPRES conduit un moyen de transport vide. Si des passagers sont à bord, ils doivent également être inscrits au titre du PICSC ou du programme EXPRES. Pour obtenir des renseignements supplémentaires concernant les moyens de transport vides et les Instruments du commerce international, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-5, *Transport commercial international*.

SECTION 5 - CONFORMITE

OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

240. La participation au PAD exige une communication et des mises à jour courantes des données entre le transporteur agréé et l'agent de l'ASFC attitré. Des mises à jour de ces listes ou des rapports néants sont fournis à l'agent de l'ASFC, dans le format applicable, selon les paramètres convenus par le client et l'agent de l'ASFC pendant le processus de demande de participation au PAD, partie II. Le transporteur PAD est tenu d'aviser l'agent de l'ASFC des changements dans les renseignements fournis sur la demande 30 jours avant leur entrée en vigueur. Voir l'annexe E pour un tableau des exceptions à ce délai de 30 jours. L'agent de l'ASFC pourrait demander au transporteur PAD de lui fournir une version à jour de la partie II de la demande de participation au PAD du transporteur (listes, indicateur et copies d'écran). Si le transporteur n'informe pas l'agent de l'ASFC de l'un de ces changements ou qu'il ne fournit pas les renseignements demandés par ce dernier, un plan d'action pourrait être mis en œuvre, le transporteur pourrait se voir imposer une sanction, ou il pourrait être suspendu ou retiré du programme.

241. 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'agent de l'ASFC 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.

Sanctions

242. Les transporteurs qui ne se conforment pas aux exigences du PAD peuvent être assujettis à des pénalités en vertu du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP). Les transporteurs PAD ne sont pas exonérés des autres sanctions non-PAD pouvant également s'appliquer. Le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires* contient de plus amples renseignements sur le RSAP.

Analyse après incident

243. L'ASFC peut procéder à une analyse après incident (AAI) à la suite d'un incident de sécurité ou d'une atteinte à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Une lettre d'avis est envoyée au participant au programme lorsqu'une AAI est menée. La raison de l'AAI y est énoncée et la participation de l'entreprise, sollicitée.

244. Le seul but de l'AAI est d'évaluer la conformité du participant aux EMS du programme PEP à la suite d'un incident de sécurité. Une AAI n'est pas menée à la demande d'un autre programme ou organisme en l'absence de tout motif relevant directement de la politique du programme PAD.

L'AAI vise à :

a) déterminer la source de l'incident;

b) évaluer la réaction du participant et sa collaboration avec les responsables de l'application de la réglementation douanière et les organismes de l'exécution de la loi (y compris l'auto déclaration);

c) garantir la mise en place de mesures proactives pour éviter tout incident à l'avenir.

245. Les incidents qui doivent faire l'objet d'une AAI peuvent être portés à l'attention de l'ASFC par les moyens suivants :

a) un signalement volontaire effectué par l'entreprise ou son représentant autorisé, conformément aux obligations définies dans les termes et conditions de participation au programme PEP;

b) les communications avec les opérations de l'ASFC, y compris les agents des services frontaliers (ASF);

c) un échange de renseignements avec le Partenariat entre les douanes et les entreprises contre le terrorisme
(C-TPAT) des États-Unis ou tout autre programme d'OEA établi en vertu d'une entente de reconnaissance mutuelle (ERM) ;

d) des décisions des tribunaux ou des publications juridiques.

246. Selon la gravité de l'incident, l'ASFC peut, à sa discrétion, maintenir ou suspendre les avantages conférés au participant, y compris l'accès aux voies EXPRES pour entrer au Canada, pendant toute la durée de l'AAI.

247. Une AAI peut donner lieu à ce qui suit :

a) l'élaboration d'un plan d'action décrivant les mesures correctives à mettre en œuvre par suite de l'incident;

b) la suspension ou l'annulation de la participation au programme.

L'ASFC peut, à sa discrétion, suspendre ou annuler la participation au programme de toute entreprise qui ne fournit pas d'explications satisfaisantes quant aux éventuelles causes de l'incident, qui ne réagit pas efficacement à l'incident, ou qui refuse ou n'est pas en mesure de participer à l'AAI.

248. À la conclusion de l'AAI, une lettre d'avis est envoyée à l'entreprise pour l'informer des résultats de l'analyse et de la date d'entrée en vigueur de la décision de l'ASFC. L'entreprise peut interjeter appel de toute décision de l'ASFC consécutive à l'AAI qui se répercute sur sa participation au programme PAD.

Plans d'action

249. La mise en œuvre de plans d'action vise à résoudre des incidents particuliers de non-conformité et n'entraîne pas nécessairement la suspension ou l'annulation automatique d'un agrément PAD. La création de plans d'action a pour but de documenter officiellement le(s) problème(s) de conformité relevé(s), de fournir un moyen permettant de résoudre le(s) problème(s), d'assurer un suivi et d'offrir un soutien jusqu'à ce que la (les) situation(s) soit (soient) corrigée(s).

250. Des plans d'action peuvent être créés pour les problèmes de non-conformité qui relèvent du paragraphe 10.6(1) (suspension de l'agrément PAD) ou 10.6(2) (annulation/retrait de l'agrément PAD) du RDDMIPD. Un agent de l'ASFC peut aussi créer un plan d'action visant à aider le transporteur demandant un agrément PAD à satisfaire aux exigences requises pour la délivrance d'un agrément PAD. Avant la mise en œuvre d'un plan d'action, le transporteur et l'agent de l'ASFC discuteront du ou des problèmes et de sa résolution et conviendront d'un délai raisonnable pour corriger la situation.

251. Un plan d'action peut être établi pour une période maximale de six 6 mois. Toutefois, si l'importateur estime avoir besoin de plus de temps pour traiter ou corriger le ou les problèmes, il peut faire une demande écrite pour une prolongation du délai en fournissant une justification à l'adresse suivante :

Programme d'autocotisation des douanes
Agence des services frontaliers du Canada
55, rue Bay Nord, 6e étage
Hamilton (Ontario) L8R 3P7
Canada

252. Si le transporteur estime qu'un plan d'action n'est pas justifié, il doit communiquer avec le gestionnaire du PAD pour les transporteurs. Il importe cependant de noter qu'il est impossible d'interjeter appel d'un plan d'action puisqu'il s'agit d'une mesure provisoire visant à aider le client aux prises avec des problèmes de conformité. Si le client ne met pas en œuvre les mesures correctives requises, sa participation au PAD peut être suspendue ou annulée.

Validation

253. L'agent de l'ASFC attitré doit procéder à des validations régulières afin que le transporteur demeure un participant en règle au PAD. Dans ce processus, il confirme que chaque transporteur PAD agréé remplit toutes ses obligations PAD (voir le paragraphe 240 pour obtenir des renseignements détaillés concernant les obligations) et détermine si un plan d'action est requis.

254. Le but du processus de validation est de déterminer :

- si toutes les obligations PAD continuent d'être remplies;
- si le client PAD agréé connaît bien les exigences opérationnelles du programme;
- si un plan d'action sera, au besoin, mis en œuvre;
- si les plans d'action existants sont évalués;
- si toute sanction pécuniaire administrative justifiée en cas d'inobservation est imposée;
- s'il peut être déterminé qu'il faut maintenir la participation au programme ou qu'il faut un retrait du programme;
- si le client demeure à faible risque.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

255. Pour plus d'information, si vous êtes au Canada, communiquez avec le Service d'information sur la frontière au **1-800-461-9999**. De l'extérieur du Canada, composez le 204-983-3500 ou le 506-636-5064. Des frais d'interurbain seront facturés. Les agents sont disponibles durant les heures normales d'ouverture des bureaux (8 h à 16 h, heure locale), du lundi au vendredi (sauf les jours fériés). Un ATS est aussi disponible pour les appels provenant du Canada : **1-866-335-3237**.

ANNEXE A — SCÉNARIOS

Le tableau ci-après donne un aperçu de situations 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	- 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 en règle et marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Déclaration du fret à destination d'un bureau frontalier ou en provenance de celui-ci)	Le chauffeur doit être inscrit	- Les marchandises dont la mainlevée est recommandée sont rajustées de façon à indiquer que la mainlevée a été effectuée - Le moyen de transport est autorisé à passer	- Le transporteur apporte les marchandises à un entrepôt de type SO ou d'attente - Les marchandises qui font l'objet d'une mainlevée peuvent être livrées
SEA en règle sans marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Déclaration du fret à destination d'un bureau frontalier ou en provenance de celui-ci)	Il n'est pas nécessaire que le chauffeur soit inscrit	- Les marchandises dont la mainlevée est recommandée sont rajustées de façon à indiquer que la mainlevée a été effectuée - Le moyen de transport est autorisé à passer	- Le transporteur apporte les marchandises à un entrepôt de type SO ou d'attente - Les marchandises qui font l'objet d'une mainlevée peuvent être livrées
Méthode de dédouanement	**Statut du chauffeur**	**LIP**	**Bureaux intérieurs**

Échec de la demande SEA, SEIA ou marchandises sous douane avec marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Déclaration du fret d'un bureau frontalier à un bureau intérieur)	Le chauffeur doit être inscrit	- Les marchandises **ne font pas** l'objet d'un rajustement en vue de la mainlevée - Le moyen de transport auquel n'est pas associé 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 apporter les marchandises à l'entrepôt de type SO - Les marchandises qui font l'objet d'une mainlevée peuvent être livrées - Les marchandises qui ne font pas l'objet d'une mainlevée 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 **sans** marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Déclaration 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	- Les marchandises dont la mainlevée est recommandée **n'arrivent pas** automatiquement ou ne font pas l'objet d'un rajustement en vue de la mainlevée - Le moyen de transport auquel n'est pas associé 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 apporter les marchandises à l'entrepôt de type SO - Les marchandises qui font l'objet d'une mainlevée peuvent être livrées - Les marchandises qui ne font pas l'objet d'une mainlevée demeurent à l'entrepôt de type SO en attente de leur mainlevée par l'ASFC

ANNEXE B – 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 informatisées** (EDI) pour respecter les exigences en matière de dédouanement de l'ASFC.

Les transporteurs qui utilisent l'EDI doivent se reporter à l'annexe C – 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 agréés, ainsi qu'aux chauffeurs inscrits au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) ou au 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 au moyen du processus de dédouanement PAD, les transporteurs agréés doivent fournir les trois éléments d'information obligatoires ci-après, sous forme de codes à barres, à l'arrivée des marchandises : le code du transporteur PAD agréé; le numéro d'entreprise de l'importateur PAD agréé; 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 PAD confie le transport de marchandises admissibles à un autre transporteur agréé, 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 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 PAD; le

numéro du document de transport.

DÉFINITIONS ET UTILISATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION

Éléments d'information obligatoires

Code du transporteur PAD agréé : 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 PAD (remarque : si un transporteur choisit d'utiliser le numéro du document de transport (NDT) 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 agréé).

9999

Numéro d'entreprise de l'importateur PAD agréé : Numéro de 15 caractères attribué par l'Agence du revenu du Canada 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 PAD (remarque : les transporteurs devraient communiquer avec leurs clients qui sont des importateurs agréés 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).

123006789RM0001

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 principal retient les services d'un autre transporteur agréé pour transporter des marchandises admissibles en son nom, en vertu d'une lettre d'autorisation.

9988

Éléments d'information facultatifs

Option de service PAD : Code de cinq chiffres 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 des services frontaliers introduit ce code au moment de l'arrivée des marchandises et il en sera ainsi dans le cadre du processus de dédouanement 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 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 PAD dans le mode routier, le numéro de cette option est 00497.

00497

Numéro du document de transport : Numéro de référence unique produit par les transporteurs agréés 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 agréé 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).

99991234567890

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

Il incombe aux transporteurs PAD agréés de soumettre les codes à barres obligatoires à l'ASFC (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 balayer plus aisément les éléments d'information en question et facilitera le dédouanement des marchandises.

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 du code 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 plastifiée. On recommande que la feuille d'introduction soit plastifiée 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 une combinaison d'étiquettes, dans l'ordre établi plus bas.

Toute autre méthode de présentation des éléments d'information sous forme de codes à barres doit être approuvée par l'agent de l'ASFC avant l'utilisation du processus de dédouanement 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 agréé; le numéro d'entreprise de l'importateur agréé; 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 PAD;

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

Veuillez-vous reporter à l'exemple qui suit.

Feuille d'introduction recommandée – Exemple nº 1

Feuille d'introduction PAD
49 e PAD

9999 Code du transporteur agréé – *y compris la raison sociale*
123006789RM0001 Numéro d'entreprise de l'importateur agréé – *y compris la raison sociale*
9988 Code du transporteur secondaire agréé – *y compris la raison sociale*

L'exemple nº 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 nº 2

Feuille d'introduction PAD Code du transporteur agréé —*Nom de l'entreprise Trucking Inc.* **9999** Numéro de l'importateur agréé – No de l'entreprise *Inc.* **123006789RM0001**

L'exemple nº 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 agréé.

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 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 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 à l'agent de l'ASFC responsable 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 :

Le 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 d'AIM). Le caractère du total 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 lisibilité 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 lisible, 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 doit être imprimé pour tous les codes à barres mis à l'essai. 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 :

RCI = (Réflectance des espaces – réflectance des barres)/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.

ANNEXE C – CARACTÉRISTIQUES DU CODE À BARRES POUR LES TRANSPORTEURS QUI UTILISENT L'EDI

Programme d'autocotisation des douanes – Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers EDI participant au PAD

Les directives et les lignes directrices qui suivent s'adressent aux **transporteurs routiers qui transmettent des données par voie électronique** afin de respecter les exigences en matière de dédouanement de l'ASFC. Les transporteurs participant au PAD qui utilisent les options de service 00976 et 00984 des formats de message du Manifeste électronique devraient communiquer avec l'USTCC pour obtenir plus de renseignements concernant les caractéristiques du code à barres : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/eservices/eccrd-fra.html. Si vous êtes un transporteur qui ne transmet pas de données par voie électronique, veuillez consulter l'annexe B – 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 aux transporteurs agréés, ainsi qu'aux chauffeurs inscrits au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) ou au programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES).

ÉLÉMENTS D'INFORMATION POUR LA TRANSMISSION ÉLECTRONIQUE ET LE DÉDOUANEMENT

Données 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'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 agréé et son code à barres **doit** être fourni.

Données facultatives 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) :

DÉFINITION ET UTILISATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION Données 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 de déclaration du moyen de transport :** Il s'agit d'un numéro de référence unique 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 débuter par le code de quatre chiffres du transporteur principal 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 unique 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. Il s'agit de données **obligatoires** lorsque le transporteur principal retient les services d'un autre transporteur pour transporter des marchandises admissibles déclarées au moyen de l'EDI en son nom, en vertu d'une lettre d'autorisation.

9988

PRÉSENTATION DES DONNÉES 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 données obligatoires doivent être présentées 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'une des données facultatives en plus des données 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.

Feuille d'introduction EDI
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** NOM DU TRANSPORTEUR Code du transporteur **OU**

(principal/secondaire)

Votre agent de l'ASFC **doit** examiner la feuille d'introduction EDI et les feuilles de décomposition, et en autoriser le format avant l'utilisation.

PANNE CHEZ LE TRANSPORTEUR

En cas de panne chez le transporteur, les données sur le fret ou le moyen de transport ne sont pas nécessairement envoyées 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 **PANNE CHEZ LE TRANSPORTEUR**, dans la partie supérieure du manifeste sur papier.

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 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 – PANNE CHEZ LE TRANSPORTEUR

FEUILLE DE DÉCOMPOSITION

Nom du transporteur : _____

Date : _____ 66

Nº du moyen de transport : ____

sous forme de code à barres indiqué sur la feuille d'introduction, le cas échéant

Codes à barres	ASFC	Option de service
99 9 9 23 45 6 892 1		SEA
99 9 9 23 45 6 892 2		SEA
99 9 9 23 45 6 892 4		SEA
99 9 9 23 45 6 892 5		SEA autres ministères
12345678	123006789RM0001	PAD

EDI – CHARGEMENT INCOMPLET – PANNE CHEZ LE TRANSPORTEUR

FEUILLE DE DÉCOMPOSITION

Nom du transporteur : _____ ___

Date d'entrée au Canada : _____ Nº

du moyen de transport : _____

sous forme de code à barres indiqué sur la feuille d'introduction, le cas échéant

Codes à barres du transporteur	Codes à barres de l'importateur	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 PAD.

Il incombe à tous les participants au PAD de présenter des codes à barres types pour chacune des données fournies 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 mise à l'essai et d'approbation. 9999177758887727 9999177758889225 9999177758889995 123006789RM0001

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.

Pour la mise à l'essai des codes à barres, un échantillon doit être envoyé à l'USTCC à l'adresse suivante :

Unité des services techniques aux clients commerciaux
Agence des services frontaliers du Canada
355, chemin North River, 6e étage, Tour B
Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Pour obtenir de plus amples renseignements :

Courriel : tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca Téléphone

:

1-888-957-7224, option 1 pour les transactions par EDI / option 2 pour obtenir un soutien technique sur le portail (au Canada et aux États-Unis)

613-946-0762 (à l'extérieur du Canada et des États-Unis)

Télécopieur : 343-291-5482

Pour obtenir l'approbation de l'ASFC, veuillez transmettre l'original des documents types ou des étiquettes renfermant les codes à barres à votre agent de l'ASFC.

DIRECTIVES 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 d'AIM). Le caractère du total 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 corresponde 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 lisibilité 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 lisible, 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 doivent 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

D – CHANGEMENTS APPORTÉS À LA PARTIE II DE LA DEMANDE

Type de changement	Délai d'avis
Changement du déroulement courant des opérations	30 jours avant
Changement du code de transporteur	30 jours avant
Changement des pistes de vérification	30 jours avant
Changement des fournisseurs de services	30 jours avant
Changement des types de services fournis	30 jours avant
Changement d'adresse	30 jours avant
Changement du nom, du numéro de téléphone, etc., de la personne-ressource	30 jours avant
Changements du NE ou du 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 de la chaîne commerciale, clients non EDI	mensuellement ou trimestriellement, selon ce qui est convenu avec l'agent de l'ASFC
Partenaires de la chaîne commerciale, clients EDI	avant le recours au propriétaire-exploitant ou au terminal/à l'entrepôt
Erreurs, systèmes, problèmes, non-conformité, etc.	dès constatation

ANNEXE

E - LIEN ENTRE LA DÉCLARATION DU FRET ET LA DÉCLARATION DU MOYEN DE TRANSPORT ROUTIER

Déclarations de fret individuelles	(Déclaration du moyen de transport routier) résumée sur la déclaration de moyen de transport avec le numéro de déclaration du moyen de transport
00539	00547
NCF/NDT NCF/NDT NCF/NDT	Déclaration du moyen de transport

ANNEXE

F – 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 :					
Date initiale	**Nom et numéro d'entreprise de l'importateur**	**Numéro de contrôle du fret**	**Numéro d'unité**	**Endroit des marchandises**	**Expéditeur/destinataire**
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	

ANNEXE G – LETTRE D'AUTORISATION

Lettre d'autorisation
Exemple seulement
Papier à correspondance officielle

Date

À l'attention de : Agence des services frontaliers du Canada

Objet : Lettre d'autorisation

La présente vise à vous informer que :

Nom du représentant :
Adresse :
Ville/Province/État : Code
postal/Zip :

Est autorisé par :

Nom de l'entreprise : Adresse
:
Ville/Province/État : Code
postal/Zip :

À fournir des renseignements à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au nom de l'entreprise, au besoin, relativement au Programme d'autocotisation des douanes (PAD).

(Nom de l'entreprise) reconnaît qu'en autorisant le représentant susmentionné, elle assume l'entière responsabilité de tous les renseignements que le représentant fournis à l'ASFC.

La présente autorisation est valide jusqu'à avis contraire.

Signature de l'agent autorisé : Titre

:

Numéro de téléphone :

Références	
Bureau de diffusion	Unité des programmes des négociants dignes de confiance Division de la gestion des programmes et des politiques Direction du programme commercial Agence des services frontaliers du Canada
Dossier de l'administration centrale	
Références légales	*Loi sur les douanes*, articles 32, 164 et 166 et paragraphe 37(1) *Règlement sur le transport des marchandises* *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits* *Loi sur la protection des renseignements personnels*
Autres références	D1-7-1, D3-1-1, D3-1-5, D3-4-2, D3-6-6, D4-1-4, D17-1-4, D17-1-5, D22-1-1 and la série D23
Ceci annule le mémorandum D	D3-1-7, daté le 10 décembre 2010