



Mémoire D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs

ISSN 2369-2391

Ottawa, le 8 janvier 2026

Résumé en langage clair

Public cible: Transporteurs autorisés dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD)

Sujet principal: Politiques et procédures de déclaration et de transport pour les transporteurs autorisés dans le cadre du programme PAD; Comment faire une demande d'autorisation dans le cadre du programme; Raisons pour lesquelles l'ASFC pourrait refuser, suspendre ou annuler l'autorisation

Mots-clés: GCRA, code à barres, transporteurs, marchandises commerciales, autocotisation des douanes, PAD, chauffeurs, transporteurs, importateurs, mémoire, procédures, programme

Sur cette page

- [Mises à jour apportées à ce mémoire](#)
- [Définitions](#)
- [Lignes directrices](#)
- [Annexe A : Scénarios](#)
- [Annexe B : Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'EDI](#)
- [Annexe C : Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs qui utilisent l'EDI](#)
- [Annexe D : Changements apportés à la](#)
- [Annexe E : Lien entre la déclaration](#)
- [Annexe F : Déclaration - 40 jours](#)
- [Annexe G : Lettre d'autorisation](#)
- [Références](#)
- [Communiquer avec nous](#)

- [Liens connexes](#)

Mises à jour apportées à ce mémorandum

La section des définitions a été révisée et mise à jour. La section sur les demandes d'application a été actualisée pour fournir des précisions sur le processus. Une mise à jour des sections Suspension, Annulation et Appels a eu lieu pour assurer la cohérence dans tous les mémorandums liés aux négociants dignes de confiance.

Définitions

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 (ASF)

Anciennement appelé agent de douane, agent d'immigration ou agent d'inspection des aliments – on emploie désormais le terme « agent des services frontaliers » (ASF) pour désigner tous ces agents de l'ASFC.

Analyse après incident

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 permettra d'enquêter sur l'incident, de déterminer s'il y a des circonstances atténuantes et de formuler 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 autorisés. Dans le mode routier, le chauffeur est inscrit au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) ou au programme Expéditions rapides et sécuritaires (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 du transporteur

Identificateur unique à quatre chiffres produit par l'ASFC pour identifier un transporteur précis.

Code de transporteur cautionné

Identificateur unique à quatre caractères émis 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.

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 PAD, qui a lieu lors de la livraison des marchandises.)

Division

Succursale d'une entreprise non constituée en société distincte.

Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE)

Document qui fournit des renseignements complets au sujet des exigences en matière d'activités et de systèmes liées aux diverses opérations électroniques pour plusieurs programmes d'importation et d'exportation.

Document sur les exigences à l'égard des participants pour les transporteurs PAD

Chapitre du Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE) qui contient toutes les informations sur les éléments de données requis, les formats de message EDI et les tableaux de codes.

Échange de données informatisé (EDI)

Moyen de transmettre électroniquement des données sur les marchandises importées ou exportées et les déclarations en détail à l'ASFC.

Expédition

L'expédition dont :

- un transporteur est responsable est :
 - soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissance ou un seul autre document similaire produit par ce transporteur;
 - soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par ce transporteur n'est pas visé par un connaissance ou un autre document similaire.
- agent d'expédition est responsable est une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissance ou un seul autre document similaire produit par l'agent d'expédition.

Expédition PAD

Marchandises pouvant être importées au Canada en utilisant l'option de service PAD, l'importateur et le transporteur participant 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 visant à assurer la sécurité tout en accélérant la circulation des marchandises légitimes 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.

Gestionnaire de compte d'entreprise

Personne ayant un accès complet à toutes les fonctionnalités du portail client de la GCRA pour tous les comptes de produits associés.

LIP

Ligne d'inspection primaire

Loi

[Loi sur les douanes](#)

ID de programme

Un ID de programme est un identificateur unique que l'ASFC attribue aux PCC inscrits à certains de ses programmes. Par exemple, un PCC qui s'inscrit au programme des transporteurs recevra un code de transporteur et un PCC qui s'inscrit au programme des courtiers en douane recevra un numéro de licence; il s'agit d'exemples d'identificateurs de programme générés au moment de l'inscription aux programmes.

Importateur PAD

Importateur titulaire de l'autorisation PAD.

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.

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, que les marchandises soient réellement versées ou non au stock.

Marchandises admissibles au PAD

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 au moment de la déclaration.

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 franche américaine. Il peut s'agir de marchandises provenant des États-Unis ou mises sur le marché aux États-Unis.

Marchandises commerciales

Marchandises importées au Canada, destinées à la vente ou à des fins commerciales, industrielles, professionnelles, institutionnelles ou à d'autres fins semblables.

Mainlevée contre documentation minimale (MDM)

Permet aux importateurs d'obtenir la mainlevée des marchandises en présentant une documentation provisoire.

Mouvement sous douane

Mouvement intérieur des marchandises dont la mainlevée n'a pas encore été accordée. Seul un transporteur qui a déposé une garantie auprès de l'ASFC peut utiliser le processus de mouvement sous douane.

Numéro de contrôle du fret (NCF)

Numéro attribué à un document de transport qui indique de façon unique les marchandises figurant dans une déclaration sur le fret. Le NCF comprend le code de transporteur, suivi d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur ou son représentant. Il ne peut pas comprendre d'espaces. Les quatre premiers caractères constituent le numéro de transporteur approuvé par l'ASFC.

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 se compose 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 une succursale d'importation/exportation de cette entité juridique.

Numéro d'entreprise (NE9)

Numéro à neuf (9) chiffres, attribué par l'Agence du revenu du Canada (ARC), lors de l'enregistrement d'une entreprise qui sert à désigner les entités juridiques sans équivoque dans leurs transactions avec les gouvernements fédéral et provinciaux et les administrations municipales.

Numéro d'entreprise (NE15)

Identificateur à 15 caractères alphanumériques attribué par l'ARC pour identifier une entreprise, composé du numéro d'entreprise à neuf chiffres auquel est ajouté un numéro alphanumérique de six caractères utilisé pour identifier de façon unique les comptes d'importation et d'exportation de l'entreprise (p. ex. 123456789RM0001).

Numéro du document de transport (NDT)

Numéro de contrôle du fret attribué par un transporteur.

Numéro RM

Identificateur de programme à six (6) caractères, le RM indique que l'entreprise est inscrite à un programme de l'ASFC (p. ex. programme des importateurs, des transporteurs ou des courtiers en douane). Le RM servait auparavant à identifier uniquement les importateurs et les exportateurs; dans le cadre de la GCRA, sa portée a été élargie à l'ensemble des programmes de l'ASFC.

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 la 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.

Portail client de la GCRA portail client de la GCRA

Portail qui sera le principal carrefour pour la déclaration en détail et la gestion des recettes de l'ASFC. Il s'agit d'une plateforme en ligne permettant aux membres du Programme des négociants dignes de confiance d'accéder à leur compte en ligne et d'effectuer des transactions.

PPA

Premier point d'arrivée.

Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC)

Programme volontaire de l'ASFC permettant l'enregistrement des chauffeurs de camions 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.

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 concernant la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#)

RSAP

Régime de sanctions administratives pécuniaires

Système d'examen avant l'arrivée (SEA)

Une option de mainlevée en ligne permettant aux importateurs et aux courtiers de présenter des documents de mainlevée avant l'arrivée d'une expédition afin d'obtenir la mainlevée à l'arrivée.

SO (PAD) EDI – CI

Entrepôt d'attente (entrepôt SO)

Un entrepôt d'attente SO (PAD) EDI – CI est un sous-type d'entrepôt d'attente de type S décrit dans le [Mémoire D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#), qu'une ou plusieurs personnes exploitent pour l'entreposage de catégories particulières de marchandises importées arrivant par tout mode de transport. L'entrepôt d'attente SO (PAD) EDI – CI est destiné aux marchandises transportées par les transporteurs participant au PAD.

STAM

Système de transmission des avis de mainlevée.

Terminaux et entrepôts

Endroits détenus ou contrôlés par la société du transporteur, 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 déclarant

Personne œuvrant dans le transport commercial international qui déclare le fret à l'ASFC et/ou exploite un moyen de transport qui transporte des marchandises spécifiées à destination ou en provenance du Canada.

Transporteur PAD

Transporteur titulaire de l'autorisation PAD

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 présenter, au moment de la déclaration des marchandises, le code de transporteur du transporteur principal, de même que son propre code de transporteur.

USTCC

Unité des services techniques aux clients commerciaux – Unité de l'ASFC qui offre des conseils techniques et des services d'essais aux clients du secteur commercial externes.

Zone franche (ZF)

Les zones franches sont des zones sécurisées sous la supervision du Service des douanes et de la protection des frontières (Customs and Border Protection – CBP) des États-Unis, qui sont généralement considérées comme étant en dehors du territoire du CBP au moment de l'activation. Les sites de zone franche sont assujettis aux lois et aux règlements des États-Unis ainsi qu'à ceux des États et des collectivités dans lesquelles ils se trouvent.

Lignes directrices

1. Le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) est un programme de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) qui vise à simplifier 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'autorisation 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, par voie d'autocotisation, à déclarer en détail les marchandises importées et à payer les droits et les taxes.
2. Pour utiliser les voies du programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) lors de l'importation de marchandises au Canada, les transporteurs et importateurs doivent être autorisés dans le cadre du programme Partenaires en protection (PEP), ou du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) **et** du programme PEP à la fois, et le chauffeur doit être inscrit au programme EXPRES pour

les chauffeurs du secteur commercial ou au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC).

3. Le présent mémorandum vise à fournir des renseignements et des lignes directrices sur le dédouanement PAD. Des renseignements sur les processus postérieurs à la mainlevée PAD figurent dans le [Mémorandum D23-3-1 : Programme d'autocotisation des douanes \(PAD\) pour les importateurs](#).

Obtenez plus d'information sur les programmes des négociants dignes de confiance de l'ASFC :

- [Expéditions rapides et sécuritaires \(EXPRES\)](#)
- [Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial \(PICSC\)](#)
- [Partenaire en protection \(PEP\)](#)

4. Toute mention d'articles, de paragraphes et d'alinéas dans le présent mémorandum provient de la *Loi sur les douanes* (Loi), sauf indication contraire.

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** (transport et déclaration des marchandises) – Le dédouanement PAD est un processus de déclaration facultatif offert uniquement aux membres du PAD. Pour avoir recours au 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 (RDDMIPD);
 - b. l'importateur des marchandises en question est un importateur autorisé au titre du PAD;
 - c. le transporteur des marchandises est un transporteur autorisé 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, au titre de ce règlement, une autorisation du PICSC ou du programme EXPRES.

6. Les caractéristiques fondamentales du programme PAD :
- a. l'évaluation du risque et l'autorisation 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 la mainlevée;
 - 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 de mainlevée est celle où les marchandises importées sont reçues au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.
7. Les exigences générales de l'ASFC concernant le transport et la déclaration des marchandises autrement que par le PAD sont décrites dans le [Mémoire 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 mémoire s'entend d'une disposition de la Loi sur les douanes, sauf indication contraire.

Énoncé de confidentialité

9. Les renseignements fournis dans la demande de participation au PAD et dans les documents à l'appui pertinents sont recueillis en vertu de l'article 32 de la , aux fins d'administration ou d'exécution du PAD. Ces renseignements servent à déterminer l'admissibilité des demandeurs et à réaliser des examens de l'observation (p. ex. pour confirmer que les participants respectent toujours les exigences du programme) et peuvent faire l'objet d'une communication interne à des fins d'enquête et d'activités d'exécution de la loi concernant les demandeurs et les participants. Ces renseignements peuvent également servir à des fins statistiques et à l'évaluation du programme. La communication des renseignements recueillis dans la demande de participation au PAD et dans les documents à l'appui est régie par l'article 107 de la *Loi sur les douanes*.
10. Outre les renseignements figurant dans la demande de participation au PAD et 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.
11. Au titre de la [Loi sur la protection des renseignements personnels](#), toute personne a le droit d'accéder à ses renseignements personnels et d'y apporter des

corrections. Les renseignements recueillis sont décrits en détail dans le [chapitre d'Info Source sur l'ASFC](#), sous la rubrique du PAD.

Section 1 – Autorisation 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, s'il est un particulier, réside habituellement au Canada ou aux États-Unis ou, s'il est une société de personnes, compte parmi ses associés au moins un particulier qui réside habituellement dans un de ces pays; ou
 - b. s'il est une entité juridique, son siège social ou l'une de ses succursales se trouve au Canada ou aux États-Unis;
 - c. il n'a pas contrevenu à la législation frontalière au sens de l'article 2 de la [Loi sur l'Agence des services frontaliers du Canada](#);
 - c.1) il n'a pas de casier judiciaire;
 - d. il est solvable;
 - e. il a transporté des marchandises commerciales à destination ou en provenance du Canada au moins une fois avant la période de 90 jours précédant le jour où sa demande d'autorisation est reçue;
 - f. il fournit une garantie conformément au Règlement sur le transit des marchandises;
 - g. sa gestion des documents et ses processus opérationnels comportent les mécanismes de contrôle internes qui permettent à l'Agence d'établir qu'il observe la *Loi* et ses règlements.
13. L'entreprise canadienne ou américaine doit conserver des livres et des registres distincts ayant trait à ses opérations commerciales au Canada ou aux États-Unis et dresser des états financiers distincts; produire des déclarations de revenu au Canada; maintenir et contrôler des comptes bancaires au Canada ou aux États-Unis; déclarer en détail les marchandises importées et s'acquitter du paiement des droits et des taxes exigibles.
14. Pour obtenir l'autorisation PAD, les transporteurs 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 \$ CA avant de demander à participer au programme. Cette garantie doit demeurer tout au long de leur participation au programme. S'il y a lieu, l'entité juridique doit présenter une demande pour toutes les divisions qui souhaitent présenter une demande de participation au PAD.
15. 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 *Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises* et dans le [Mémoire D1-7-1 : Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane](#). De plus amples renseignements sur le processus de demande de codes de transporteur figurent sur le [Programme d'autocotisation des douanes](#).

16. Pour être admissible au PAD, un transporteur doit avoir transporté des marchandises commerciales à destination ou en provenance du Canada au moins une fois pendant la période de 90 jours précédant le jour où sa demande d'autorisation est reçue. Un transporteur non cautionné peut également satisfaire aux critères de transport de 90 jours 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.

Inscription au portail client de la GCRA

17. Les PCC doivent s'inscrire au portail client de la GCRA et au programme des transporteurs. Une fois cela fait, ils peuvent aller de l'avant avec leur demande de participation au PAD. La section qui suit présente les procédures d'inscription au portail client de la GCRA, d'enregistrement d'une entreprise et d'adhésion au programme des importateurs.

18. Pour s'inscrire au portail client de la GCRA, le mandataire du demandeur doit effectuer ce qui suit :

- Se connecter au portail selon l'une de ces options :
 - Option A : Partenaire de connexion (un établissement financier pour lequel il dispose de justificatifs d'identité en ligne)
 - Option B : CléGC (un justificatif unique du gouvernement du Canada qu'il peut créer)
- S'inscrire à l'authentification à facteurs multiples
- Créer son profil personnel
- Procéder à la configuration de première utilisation selon l'une de ces options :
 - Option A : Enregistrer une entreprise
 - Option B : Demander l'accès à un employeur

19. À la suite de l'intégration au portail, tous les partenaires de la chaîne commerciale (PCC) doivent mener à bien le processus d'inscription de base. Ils ont la possibilité de créer un nouveau compte d'entreprise dans le portail client de la GCRA ou de demander l'accès à un processus d'inscription au portail client de la GCRA existant.

- Le PCC se connecte au portail client;
- Il crée son profil d'utilisateur;
- Il mène à bien le processus de délégation de pouvoirs;

- Il fournit son NE9, son RM et/ou son ID de programme (s'il y a lieu);
- À la fin du processus d'inscription au portail client de la GCRA, il réalise un exercice pratique fondé sur l'un des cinq scénarios d'inscription.

20. Des instructions détaillées sur les scénarios de processus figurent dans la section 3, Inscription, du Guide de la version 2 de la GCRA. La section Scénarios d'inscription renferme une description de chaque scénario et la marche à suivre connexe. À la fin de chaque scénario, tous les PCC obtiendront un NE9 et un RM (ainsi qu'un ID de programme, s'ils y sont admissibles) ou y auront accès, et seront inscrits à un programme de l'ASF.

21. S'il est le **premier utilisateur** de l'entreprise (l'entité juridique) à accéder au portail client de la GCRA, le PCC doit suivre le processus des scénarios d'inscription afin de créer un compte pour l'entreprise. On considère le premier utilisateur comme le gestionnaire de compte d'entreprise (GCE); celui-ci peut donc gérer tous les renseignements sur les activités et les programmes associés au compte de l'entreprise et réaliser des activités liées aux opérations commerciales dans le portail client de la GCRA. Le GCE peut déléguer l'accès à d'autres utilisateurs, notamment aux employés de l'entreprise et aux tiers (p. ex. conseillers en commerce).

22. Le ou les **prochains utilisateurs** de l'entreprise (l'entité juridique) suivent la procédure décrite à la section 5.0 Délégation de pouvoirs (*DP*) pour demander au GCE l'accès au compte d'entreprise enregistré dans le portail client de la GCRA et terminer leur inscription.

23. Les PCC peuvent participer au programme PAD en suivant les étapes ci-dessous :

Conditions préalables

- Le PCC dispose d'un compte utilisateur du portail client de la GCRA.
- Il doit obtenir un RM dans le cadre de la procédure d'inscription, ou souhaite s'inscrire à un nouveau programme.
- Il doit s'inscrire à un programme facilité sur le portail client de la GCRA par le biais d'un formulaire Web.

Procédure inscription en ligne

- Sélectionner une option d'inscription.
- Remplir le formulaire Web d'inscription au programme.
- Un agent de l'ASFC examine le formulaire Web d'inscription, puis génère et attribue un RM, ainsi qu'un NE9, s'il y a lieu.
- S'il y a lieu, le PCC dépose une garantie financière.
- S'il y a lieu, l'agent des services frontaliers génère un ID de programme.
- Consulter l'état de la demande de participation au programme.

24. Au cours de la procédure d'inscription à un programme prévue dans le cadre de la GCRA, le PCC se voit attribué un RM qui désigne le programme de l'ASFC auquel il est inscrit. Le RM est un numéro à six caractères (p. ex. RM0001) qui, avec le NE9, constitue le NE15. Le NE15 indique qu'une entité juridique (NE9) est inscrite à au moins un programme de l'ASFC (RM). Un PCC ne peut mener à bien la procédure d'inscription auprès de la GCRA ni obtenir un NE9 sans s'inscrire à au moins un programme de l'ASFC et obtenir un identifiant RM.

Demande de participation au PAD – Transporteur

25. Pour devenir membre du programme PAD, le transporteur présente une demande d'autorisation PAD au ministre. Cette demande comprend deux parties qui doivent être remplies avec exactitude et en entier par le transporteur.

Partie 1 – Évaluation du risque

Le transporteur fournit des renseignements généraux, comme la structure et les activités de l'entreprise. L'ASFC examinera ces renseignements pour évaluer le niveau de risque que représente l'entreprise. Si la partie 1 est approuvée, le transporteur peut alors passer à la partie 2.

Partie 2 – Livres comptables, dossiers et systèmes administratifs

Le transporteur sera informé par le biais du portail client de la GCRA de l'état de la partie 1 de sa demande. Une fois la partie 1 approuvée, le transporteur peut commencer à remplir la partie 2. Il doit alors démontrer que les livres comptables, les dossiers et les systèmes de l'entreprise font l'objet des contrôles, des procédures et des pistes de vérification nécessaires. Cette partie est ensuite présentée à l'ASFC pour examen.

Remarque : La partie 2 du processus de demande peut commencer avant que la partie 1 ne soit terminée. Une fois terminée, l'ASFC évaluera la demande et communiquera avec le demandeur pour commencer l'examen des systèmes au titre de la partie 2.

Une fois les deux parties terminées, l'ASFC remettra au transporteur un Résumé des exigences du programme afin qu'il le signe. Des renseignements supplémentaires concernant ce résumé se trouvent au paragraphe 50.

26. Tout au long du processus de demande, l'ASFC se réserve le droit de demander des détails supplémentaires aux renseignements fournis par le transporteur dans les parties 1 et 2 de la demande.

27. Si l'ASFC découvre qu'un demandeur a fourni des renseignements faux ou trompeurs dans une partie de sa demande, elle refusera de lui accorder l'autorisation PAD et pourrait lui imposer une sanction de 25 000 \$ CA.

28. Si l'entreprise décide d'embaucher un tiers pour présenter la 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 la section « Définitions » pour obtenir des précisions). 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: Lettre d'autorisation](#). L'entreprise assume l'entière responsabilité des renseignements que son représentant fournit à l'ASFC.

Partie 1 – Demande de participation au PAD

29. Pour participer au programme PAD et demander une autorisation PAD, le transporteur choisit « s'inscrire au sous-programme ». Cela crée un dossier d'inscription pour examen par l'ASFC. Le transporteur doit ensuite télécharger et remplir le formulaire sur les avantages du dédouanement pour les transporteurs et négociants dignes de confiance dans le cadre du PAD (partie 1) directement dans le portail client de la GCRA. Si le formulaire de la partie 1 n'est pas téléversé et présenté dans les 30 jours civils suivant l'inscription au sous-programme PAD, l'ASFC fermera le dossier d'inscription. Le transporteur pourra en tout temps lancer à nouveau le processus d'inscription.

Remarque : Le transporteur doit recevoir l'approbation de l'ASFC pour la partie 1 avant de présenter la partie 2.

30. Un agent autorisé de l'entreprise doit signer le formulaire de demande pour attester que les renseignements fournis sont exacts et complets.

31. Durant la partie 1 du processus de demande, le transporteur devrait confirmer que son code de transporteur est dûment inscrit dans le portail client de la GCRA. Pour participer au PAD, l'entité juridique doit être enregistrée sous un seul NE à neuf caractères, et ses divisions ou succursales qui voient à l'importation des marchandises doivent être désignées par un identificateur de compte des importations-exportations (RM) unique. De plus amples renseignements sur le NE figurent dans le [Mémoire D17-1-5 : Enregistrement, déclaration en détail et paiement pour les marchandises commerciales](#).

Évaluation du risque

32. Les renseignements demandés dans la partie 1 de la demande PAD (formulaire sur les avantages du dédouanement pour les transporteurs et négociants dignes de confiance dans le cadre du PAD – partie [1](#)) sont utilisés par l'ASFC pour évaluer le risque que présente le transporteur demandeur en tant qu'entité juridique, notamment 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 influencer sur l'entrée illégale de marchandises au Canada dans le cadre du PAD ou qui pourraient nuire à toute vérification de la part de l'ASFC. Ces conditions comprennent, entre autres, les

antécédents du client en matière d'exécution 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.

33. Dans le cadre de l'évaluation du risque que représente un client, l'ASFC peut demander de visiter les locaux de l'entreprise en vue d'aborder ou d'observer certains points, tels que :

- la sécurité des lieux;
- les contrôles internes;
- les politiques de l'entreprise, tels son code de conduite et ses pratiques d'embauche;
- les programmes de formation des chauffeurs et des équipes affectés au transport transfrontalier.

34. 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 approbation définitive à une demande.

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

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

Remarque : Le demandeur peut s'enquérir de l'état de sa demande en s'adressant à la boîte de courriel des négociants dignes de confiance tprograms-programmesndc@cbsa-asfc.gc.ca.

Partie 1 – Autorisation

36. Les transporteurs dont la partie 1 de la demande est approuvée sont considérés comme représentant un faible risque et invités à poursuivre le processus en remplissant la partie 2 de la demande de participation PAD dans le portail client de la GRCA. L'autorisation définitive de la participation est obtenue une fois que la partie 2 du processus de demande a été réalisée avec succès et que le Résumé des exigences du programme a été signé par le transporteur agréé et accepté par l'ASFC dans le portail client de la GCRA.

Partie 1 – Refus

37. S'il y a refus de la partie 1 de sa demande, le transporteur sera informé des raisons du refus par l'entremise du portail client de la GCRA. Le transporteur pour lequel la partie 1 de sa demande a été refusée peut soumettre une nouvelle demande dans le portail client de la GCRA lorsqu'il respectera les exigences.

Partie 2 – Demande de participation au PAD

38. Le transporteur qui a reçu une invitation à passer à la partie 2 de la demande de participation au PAD doit télécharger et remplir le formulaire sur les avantages du dédouanement pour les transporteurs et négociants dignes de confiance dans le cadre du PAD (partie 2). Une fois le formulaire de la partie 2 rempli, le transporteur doit le téléverser directement dans le portail client de la GCRA. Le demandeur peut obtenir des instructions sur la façon de remplir le formulaire en écrivant à la boîte de courriel des négociants dignes de confiance tprograms-programmesndc@cbsa-asfc.gc.ca.

39. Un agent autorisé de l'entreprise doit signer le formulaire et attester que les renseignements fournis sont exacts et complets. Une fois remplie, la demande signée est transmise par l'entremise du portail client de la GCRA.

40. La partie 2 vise à s'assurer que les systèmes administratifs et les documents du transporteur rendront possible la déclaration complète et exacte 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, conformément au *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*.

41. Des précisions sur les exigences particulières du PAD afférentes aux systèmes figurent dans la partie 2 de la demande. Ces exigences comprennent la manière dont les systèmes du transporteur :

- identifient une expédition PAD (marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer);
- identifient un importateur PAD autorisé;
- identifient un chauffeur inscrit;
- possède des procédures en place pour identifier les marchandises dont la livraison a été autorisée et qui n'ont pas été livrées dans les 40 jours, y compris les marchandises en douane;
- tiennent à jour une liste des propriétaires-exploitants, des terminaux et des entrepôts;

- identifient un client PAD (importateur) dans la partie du système où se trouvent les profils de client.

42. Dans la partie 2 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 deux mois après l'approbation de la partie 1 de la demande du client. Si la partie 2 de la demande de participation au PAD n'est pas transmise dans le délai prévu, le demandeur pourrait devoir présenter de nouveau la partie 1 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 connaissances, des bordereaux d'expédition, des factures, des documents de contrôle des douanes, des listes de matériel, des registres d'utilisation du matériel et des relevés de répartition.

43. Dans la partie 2, 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 un agent de l'ASFC un modèle de liste d'expéditions internationales se dirigeant vers le Canada. Les renseignements suivants sont requis :

- 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;
- la date de la commande ou du ramassage et le reçu de livraison au client;
- le nom du client ou du destinataire ou le nom de facturation et l'adresse complète, y compris le pays;
- le nom de l'expéditeur et son adresse complète, y compris le pays;
- le lieu de ramassage – nom, ville et État;
- le nom et l'adresse du lieu de livraison, y compris le pays.

44. 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 un agent de l'ASFC qui déterminera si cette autre piste est acceptable pour l'ASFC.

45. Avant l'autorisation, il doit être démontré que les systèmes et les processus requis à l'appui du PAD et décrits dans la partie 2 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.

46. 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.

47. Il importe de noter que l'acceptation et l'approbation de la partie 2 de la demande :

- ne veulent pas dire que les systèmes administratifs du client sont reconnus par l'ASFC; ou
- n'exemptent pas le client d'être assujéti à une sanction administrative pécuniaire (SAP) qui pourrait découler du défaut de respecter les exigences du PAD ou de l'ASFC.

48. 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 1 et la partie 2 de la demande.

49. 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'autorisation et retrait du PAD. La [section 2: 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 2 – Autorisation

50. L'autorisation définitive 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 autorisé une fois la partie 2 terminée et approuvée. Ce 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, le client recevra un avis d'approbation par l'entremise du portail client de la GCRA. Au même moment, l'ASFC activera le statut PAD du transporteur dans le système de l'ASFC, et le transporteur sera autorisé à utiliser le processus de dédouanement PAD.

51. Les transporteurs qui ne respectent pas toutes les exigences de la partie 2 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. Rien n'empêche le transporteur de remplir une autre demande si les circonstances qui ont entraîné le retrait ou le refus changent, ce qui lui permet de se conformer à toutes les exigences.

Partie 2 – Refus

52. Dans la mesure du possible, l'ASFC collaborera avec le transporteur pour l'aider à respecter les exigences du PAD. Cependant, lorsque manifestement le transporteur ne sera pas en mesure de les respecter, la décision de refuser la demande peut être prise. S'il y a refus de la partie 2 de sa demande, le transporteur sera informé des raisons du refus par l'entremise du portail client de la GCRA. Les transporteurs dont la partie 2 de la demande a été refusée peuvent demander une révision de la décision par l'entremise du portail client de la GCRA.

Transfert de l'autorisation PAD

53. L'autorisation PAD ne peut être transférée qu'après un examen exhaustif par l'ASFC. La décision subséquente d'approuver ou de refuser la demande sera prise à la discrétion exclusive de l'Agence. Toute décision prise est définitive et ne peut faire l'objet d'un appel.

54. Les demandeurs ou les participants au PAD qui ont fait ou feront l'objet d'une fusion ou d'une acquisition d'entreprise doivent communiquer avec la boîte de courriel des négociants dignes de confiance tprograms-programmesndc@cbsa-asfc.gc.ca pour faire examiner leur nouvelle structure d'entreprise et leur admissibilité au programme afin que leur participation au PAD puisse se poursuivre.

Mise à jour des renseignements sur le transporteur

55. 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 autorisation PAD. Le RDDMIPD 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

56. Comme service à ses clients, l'ASFC publie une [liste des transporteurs PAD autorisés](#). Les transporteurs affichés sur le site Web de l'ASFC ont consenti à voir le nom de leur entreprise publié à titre de participants au PAD. Cette liste pourrait donc ne pas comprendre tous les transporteurs PAD autorisés.

Section 2 – Retrait, suspension, annulation et appels

Retrait

57. Le transporteur qui le souhaite peut, à tout moment, retirer sa demande ou sa participation au PAD, et ce, par l'entremise du portail client de la GCRA. Il devra justifier

son retrait du programme à l'ASFC. L'importateur recevra ensuite un avis confirmant son retrait du programme par l'entremise du portail client de la GCRA.

58. Une demande de participation ou une autorisation PAD qui a été retirée ne sera pas rétablie, et il faudra recommencer le processus de demande au complet afin d'être de nouveau pris en compte aux fins d'une autorisation PAD.

Suspension

59. L'ASFC peut suspendre l'autorisation 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*;
- il 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 aux règlements y afférents;
- il ne maintient pas sa garantie;
- il n'est plus solvable;
- il a fait entrer au Canada des marchandises qui ont été dédouanées en application de l'alinéa 32(2)b) de la *Loi* et qui :
 - n'étaient pas des marchandises admissibles;
 - ont été transportées à bord d'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* dont le conducteur n'était pas titulaire de l'autorisation accordée en vertu de ce règlement;
 - 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 :
 - que le transporteur a fait entrer au Canada;
 - 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*;
 - 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 des règlements y afférents;
- il n'avise pas le ministre de tout changement au chapitre des renseignements décrits dans l'annexe 3 du RDDMIPD au moins **30 jours avant sa survenance**; et/ou
- il omet d'aviser l'ASFC **immédiatement** de ce qui suit :

- toute modification de son nom, de sa dénomination sociale ou de sa raison sociale, selon le cas, de son lieu de résidence ou de son adresse commerciale, de sa solvabilité ou de la garantie;
- toute modification concernant sa propriété ou sa structure organisationnelle;
- la vente de tout ou partie de son entreprise.

60. Au moment de décider si une autorisation PAD doit être suspendue, 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.

61. Une fois la décision de suspendre une autorisation PAD prise, le transporteur sera avisé de la décision et des motifs à l'appui par l'entremise du portail client de la GCRA. La suspension prend effet à la date de l'envoi de l'avis au transporteur.

62. La suspension d'une autorisation PAD entraînera l'interruption de tous les avantages liés au Programme, notamment l'utilisation du dédouanement PAD et l'accès aux voies EXPRES.

63. Le transporteur aura la possibilité de corriger la situation à l'origine de la suspension dans les 30 jours civils suivant la prise d'effet de la suspension. S'il ne peut apporter la correction requise dans le délai de 30 jours civils, le transporteur pourra faire une demande de prorogation du délai par écrit, avant la fin du délai, en expliquant la raison de la demande. Le cas échéant, l'agent de l'ASFC pourrait produire 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. Une fois la correction apportée, l'autorisation PAD du transporteur peut être rétablie.

De plus amples renseignements au sujet des plans d'action figurent au paragraphe 247-250 ci-après.

Annulation

64. L'ASFC pourrait annuler l'autorisation PAD d'un transporteur inscrit au Programme dans les situations suivantes :

- le transporteur a obtenu l'autorisation grâce à des renseignements faux ou trompeurs;
- il ne réside plus au Canada ou aux États-Unis;
- il est une société de personnes et aucun des partenaires ne réside au Canada ou aux États-Unis;

- l'importateur est une entité juridique, son siège social n'est plus au Canada ou aux États-Unis, ou il n'exploite plus de succursales dans un de ces pays;
- il a enfreint la législation frontalière au sens de l'article 2 de la *Loi sur l'Agence des services frontaliers du Canada*;
- il a un casier judiciaire;
- il en a fait la demande; et/ou
- dans le cas d'une autorisation PAD qui a été suspendue, le transporteur n'a pas corrigé la situation à l'origine de la suspension dans les délais établis.

65. Au moment de décider si une autorisation PAD doit être annulée, 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.

66. Une fois la décision d'annuler une autorisation PAD prise, le transporteur sera avisé de la décision et des motifs à l'appui par l'entremise du portail client de la GCRA. L'annulation n'entrera pas en vigueur avant la première des dates suivantes : le jour où l'avis est reçu ou le 15^e jour suivant la date à laquelle l'avis a été envoyé par courrier ou par service de messagerie.

67. L'annulation d'une autorisation PAD entraînera la cessation de tous les avantages liés au PAD, y compris l'utilisation du dédouanement PAD et l'accès aux voies EXPRES. Si le nom du transporteur figure sur la liste des transporteurs approuvés du PAD, sur le site Web de l'ASFC, il en sera retiré.

Appels

68. Un demandeur qui s'oppose au refus ou un participant qui s'oppose à une décision de suspension ou d'annulation de l'ASFC peut interjeter un appel par l'entremise du portail client de la GCRA dans un délai de 30 jours civils. Au moment d'interjeter appel, le transporteur peut demander une prolongation du délai à l'aide du formulaire de demande de prolongation qui se trouve dans le portail client de la GCRA. Afin d'être prises en compte, les observations doivent :

- avoir été présentées dans les 30 jours ouvrables suivant la date d'entrée en vigueur de la décision portée en appel;
- énoncer clairement le nom de l'entreprise du transporteur, son adresse postale et les motifs de l'appel;
- être accompagnées de tous les documents à l'appui.

69. L'état « refusé », « suspendu » ou « annulé » de l'autorisation du transporteur demeurera en vigueur tout au long de la durée de la période d'appel. Aucun autre

processus d'administration du dossier du transporteur n'aura lieu avant qu'une décision ait été prise.

70. Si l'appel relatif au refus, à la suspension ou à l'annulation d'une autorisation PAD est accueilli, l'autorisation PAD sera alors rétablie. Dans le cas d'un participant, le transporteur peut faire l'objet d'une suspension pendant une période déterminée en attendant la mesure corrective. Inversement, si un appel relatif au refus, à la suspension ou à l'annulation de l'autorisation PAD n'est pas accueilli, le refus, la suspension ou l'annulation demeurera en vigueur. De plus amples renseignements sur les répercussions de l'annulation d'une autorisation PAD figurent au paragraphe 67.

71. L'ASFC accusera réception de l'appel dans un délai de 15 jours civils. La décision sera communiquée au cours des 30 jours civils suivants au moyen du portail client de la GCRA.

72. Un appel peut être mis en suspens lorsque l'ASFC estime que plus de renseignements sont requis pour pouvoir prendre une décision. L'ASFC avisera le participant si un appel est mis en suspens jusqu'à la réception des renseignements requis. L'avis sera établi dans le portail client de la GCRA.

73. La décision d'appel définitive, qui indique les prochaines étapes possibles du processus d'appel, sera transmise au transporteur par l'entremise du portail client de la GCRA.

Nouvelle demande à la suite d'un refus ou d'une 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, lorsque nécessaire. Toute restriction quant aux délais de la nouvelle demande sera communiquée au moment du rejet ou de l'annulation.

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 au paragraphe 12(1) 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 mainlevée 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 :

- les marchandises doivent être admissibles au dédouanement PAD;
- l'importateur est autorisé au titre du PAD;
- le transporteur est autorisé au titre du PAD;

Remarque : Si les marchandises sont transportées à l'intérieur du Canada en mode routier, le chauffeur est autorisé 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 certaines données à la frontière afin de valider tous les éléments. L'ASFC vérifie les données qui suivent par voie électronique à la ligne d'inspection primaire (LIP) pour l'obtention du dédouanement PAD :

- le NE/RM à 15 caractères de l'importateur PAD sous forme de code à barres;
- le code de transporteur du transporteur PAD sous forme de code à barres;
- la carte du PICSC ou du programme EXPRES du chauffeur (dans le mode routier).

Remarque : 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 cadre du 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 :

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

81. Comme certaines marchandises pourraient ne pas être admissibles au dédouanement PAD (p. ex. des marchandises assujetties aux exigences d'autres ministères ou expédiées au Canada de l'extérieur des États-Unis ou du Mexique), l'importateur doit disposer d'un processus permettant de préciser au transporteur PAD, par écrit ou par voie électronique, quelles marchandises seront déclarées dans le cadre du 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, par exemple, du SEA ou de la MDM, ou bien être transportées à l'intérieur du pays sous douane. Voir le [Mémoire 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'une autorisation PAD, comme l'énonce le [Mémoire D17-1-4 : Mainlevée des marchandises commerciales](#).

83. Le transporteur doit fournir aux importateurs PAD, ou à leur courtier désigné, des documents renfermant assez d'information 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 connaissance du transporteur. Lorsqu'il s'agit de déterminer 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 entrent dans une zone franche (ZF) aux États-Unis peuvent également faire l'objet d'un dédouanement PAD, à condition que les marchandises en provenance de l'étranger aient été stockées (dans les mêmes conditions) ou

transformées dans une ZF. Toutefois, les marchandises qui ne font que transiter qui ne sont ni stockées ni transformées ne sont pas admissibles au dédouanement PAD.

Autorisation de livrer

86. Dans le cas du dédouanement PAD, les marchandises commerciales sont déclarées à l'ASFC au premier point d'arrivée, où l'Agence peut en 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 autorisé. 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 mainlevée sera celle où les marchandises ont été reçues au lieu intermédiaire.

Sens du terme « mainlevée » dans le cadre du PAD

88. Dans le contexte d'un dédouanement PAD, selon la définition du terme « dédouanement » énoncée à l'article 2 de la *Loi*, la « mainlevée » (*release*) s'entend de ce qui suit :

« 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. »

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, la mainlevée a lieu à la date de la livraison.

Responsabilité du transporteur

89. 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 reçues 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 autorisé

90. Afin d'être autorisé au titre du PAD, le transporteur doit présenter une demande à l'ASFC, de la façon décrite à la [section 1: Autorisation PAD](#) du présent memorandum. Seuls les transporteurs autorisés peuvent véhiculer des marchandises admissibles jusqu'au Canada et les déclarer 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, tels le PICSC ou l'EXPRES.

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

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

Propriétaires-exploitants (mode routier)

92. Le transporteur PAD autorisé peut avoir recours à 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 autorisé pour transporter une expédition admissible au PAD.** Comme le précise le [Mémoire 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. Si le transporteur PAD autorisé a recours à un propriétaire-exploitant pour véhiculer des marchandises jusqu'au Canada par le processus de dédouanement PAD, le code de transporteur du transporteur PAD autorisé doit être présenté à l'agent des services frontaliers (ASF) sous forme de code à barres.

93. Dans le cadre du 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.

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

- le matériel contractuel peut porter le symbole du transporteur PAD;
- le matériel contractuel figure dans la liste du matériel du transporteur PAD;

- les chauffeurs ont reçu une formation sur les politiques et les procédures du transporteur PAD principal et y sont assujettis;
- 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.

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

- le propriétaire-exploitant fournit ses services aux termes d'un contrat avec le transporteur agréé prévoyant l'utilisation d'un matériel réservé;
- le transporteur PAD autorisé signale le propriétaire-exploitant à l'ASFC dans le profil de ses partenaires de la chaîne commerciale (PCC);
- le chauffeur est inscrit au PICSC ou au programme EXPRES.

96. À la demande de l'ASF, le propriétaire-exploitant doit pouvoir fournir une preuve de la relation. Le propriétaire-exploitant devrait consulter le [Mémoire 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 autorisé pour le consigner dans le système de l'ASFC.

Transporteur PAD secondaire

97. Pour déclarer des marchandises par le processus de dédouanement PAD, le transporteur PAD peut autoriser seulement un autre transporteur PAD autorisé 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). Le [Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#) renferme de plus amples renseignements sur l'existence d'une entente contractuelle.

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 présenté sous forme de code à barres comme code du transporteur principal. Peu importe qui transporte les marchandises jusqu'au Canada, le transporteur principal 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 en sous-traitance – le transporteur PAD secondaire – qui véhicule les marchandises jusqu'au Canada au nom du transporteur PAD principal doit aussi être présenté sous forme de code à barres comme code du transporteur secondaire.

98. Le transporteur principal et le transporteur secondaire doivent tous deux être autorisés au titre du PAD afin que le transporteur secondaire puisse déclarer des marchandises PAD au nom du transporteur PAD principal. Si les marchandises sont déclarées à titre de marchandises admissibles au titre du PAD et que le transporteur secondaire n'est pas autorisé au titre du PAD, le transporteur principal devra avoir recours à un autre processus de dédouanement.

99. L'ASF devrait balayer le code à barres des deux transporteurs PAD autorisés 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.

100. Au Canada, l'expédition PAD peut être transférée à un transporteur national qui n'est pas un transporteur PAD autorisé 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

101. Pour des raisons de santé et sécurité, ce ne sont pas toutes les marchandises importées par un importateur PAD qui sont admissibles au dédouanement PAD. Les marchandises admissibles au PAD sont définies comme suit 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. »

102. Les importateurs PAD ont la responsabilité de préciser 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.

103. 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 fédérale 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).

104. 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.

105. 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).

106. Si le transporteur PAD déclare des marchandises non admissibles à l'option 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 des marchandises non admissibles à l'option de dédouanement PAD, la sanction est imposée à l'importateur. Des sanctions distinctes s'appliquent lorsque le transporteur secondaire n'est pas un transporteur PAD autorisé ou lorsque le chauffeur n'est pas titulaire d'une autorisation PICSC ou EXPRES.

Droit d'accès aux voies EXPRES

107. 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.

108. Les véhicules transportant des marchandises admissibles à l'option de dédouanement PAD ont le droit d'emprunter les voies EXPRES à la condition que l'importateur et le transporteur soient tous deux membres du programme PEP, ou du PAD **et** du programme PEP, et que le chauffeur soit autorisé au titre du PICSC ou du programme EXPRES pour les chauffeurs.

109. 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.

110. Les marchandises transportées dans les voies EXPRES déclarées autrement que dans le cadre d'un dédouanement PAD sont assujetties aux règles et au traitement d'usage dans le secteur commercial.

111. 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. Les transporteurs peuvent également s'inscrire pour recevoir avant l'arrivée un avis d'admissibilité à la voie EXPRES/avis d'inadmissibilité à la voie EXPRES qui leur indique si les marchandises respectent ou pas les critères des voies EXPRES. Pour plus d'information, consultez l'avis des douanes 19 à 23.

Vérification à la frontière

112. 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 :

- un examen des documents;
- un examen de détection de la contrebande;
- un contrôle de la cabine;
- des examens au hasard.

Examen de la documentation

113. Lorsque des marchandises sont déclarées pour un dédouanement PAD, la déclaration a lieu au premier point d'entrée au Canada et seul le PICSC ou la carte EXPRES doit être présenté, avec les codes-barres associés au transporteur et à l'importateur participant au PAD. Bien que les transporteurs doivent avoir en main les documents commerciaux requis — comme le connaissement, la feuille de route ou le manifeste d'expédition — ces documents ne sont pas présentés à l'ASFC au moment de la déclaration à moins d'une demande expresse à cet effet. L'examen des documents peut être mené par l'ASFC avant que la livraison des marchandises ne soit autorisée afin d'en vérifier l'admissibilité au programme PAD. Ces examens visent à confirmer que les marchandises ne sont pas prohibées, contrôlées ou réglementées; qu'elles ont été expédiées à partir des États-Unis ou du Mexique; qu'elles sont importées par un importateur PAD approuvé; et que leur destination est une installation d'un destinataire agréé.

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

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

115. 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, par exemple le Manifeste électronique, le SEA ou la MDM, doit être utilisé. Les marchandises ne pourront pas circuler au-delà du PPA avant que ces exigences aient été satisfaites.

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

Exigences relatives au Manifeste électronique

117. Les expéditions 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. Les conditions décrites au chapitre 4 du Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE), Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique, s'appliquent à toutes les données sur le fret et sur les moyens 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

118. 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 informatisé (EDI) ou sur papier; 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.

119. Au moment du dédouanement PAD, la présentation du code à barres du transporteur PAD autorisé et du code à barres de l'importateur PAD autorisé, 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 une sanction. L'[Annexe B: Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'EDI](#) du présent memorandum renferme des renseignements sur les caractéristiques PAD du code à barres sans 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 2 du processus de demande. Les caractéristiques du code à barres pour les transporteurs qui ont

recours à l'EDI figurent à l'[Annexe C: Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs qui utilisent l'EDI](#).

Liens rapides vers les types de rapports

- [Déclaration sur papier : Mode routier](#)
- [Transmission par voie électronique : Mode routier](#)
- [Déclaration combinée électronique et sur papier](#)

Déclaration sur papier – Mode routier

120. Les marchandises entrant au Canada par le réseau routier 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

121. 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 157.

Importateur PAD unique – Expédition PAD unique

122. L'autorisation de livrer des marchandises admissibles par l'option PAD routier (papier) nécessite les renseignements suivants :

Exigences de la déclaration :

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

Importateur PAD unique – Expéditions PAD multiples

123. Lorsqu'un transporteur a plus d'une expédition à bord d'un moyen de transport pour le même importateur autorisé, 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 :

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

- Carte d'inscription du chauffeur

Importateurs PAD multiples – Expéditions PAD multiples

124. 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 et la carte d'inscription du chauffeur ne doivent être présentés qu'une seule fois. Par exemple :

Exigences de la déclaration :

- Code à barres du transporteur PAD
- Code à barres NE du premier importateur PAD
- Code à barres NE du deuxième importateur PAD
- Code à barres NE du troisième importateur PAD
- Carte d'inscription du chauffeur

Chargements mixtes (marchandises PAD avec marchandises non PAD)

125. 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, chauffeur inscrit – ne sont pas levées.

126. 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. Des renseignements sur la transmission d'information sur le fret et le moyen de transport par voie électronique figurent dans le [Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier.](#)

Recours à un transporteur PAD secondaire

127. Si le transporteur PAD autorisé confie en sous-traitance à un autre transporteur PAD autorisé la déclaration des marchandises par le processus de dédouanement PAD, le code de transporteur du deuxième transporteur PAD doit aussi être fourni sous forme de code à barres, en plus du code de transporteur du transporteur PAD principal. Pour obtenir des renseignements supplémentaires concernant les transporteurs secondaires, voir le paragraphe 102.

Exigences de la déclaration :

- Code à barres du transporteur PAD principal
- Code à barres NE de l'importateur PAD
- Carte d'inscription du chauffeur
- Code à barres du transporteur PAD secondaire

Suivi des expéditions

128. Les transporteurs qui utilisent 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. Le cas échéant, cet identificateur doit être fourni sous forme de code à barres; 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.

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

Exigences de la déclaration :

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

130. 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 à l'aide du 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. Seul le système du STAM ou du Manifeste électronique transmet le statut des expéditions PAD.

131. 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. Exemple :

XXXXPAD890123456789012345

Code de transporteur, Mention PAD, Caractères restants du NCF/NDT du transporteur

132. Prendre note 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)

133. 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. Si 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, il doit s'agir du premier code à barres présenté :

Exigences de la déclaration avec l'OS :

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

Façons de présenter les codes à barres

134. Bien que facultative, 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

135. Le processus de dédouanement PAD repose sur l'autorisation 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 se présente 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.

136. Dans le document papier de dédouanement routier au titre du PAD, 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.

137. 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 (BNBT) ou à l'intérieur du pays.

138. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués sous chaque option de service. Voir le paragraphe 157, qui renferme des renseignements sur l'arrivée EDI pour les transporteurs routiers.

Déclaration sur papier – Modes aérien, ferroviaire et maritime

139. 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

140. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués. Le paragraphe 178 renferme de l'information sur l'arrivée électronique des transporteurs aériens, ferroviaires et maritimes.

Importateur PAD unique – Expédition PAD unique

141. 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 :

- NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD

- Code à barres NE de l'importateur PAD

Importateur PAD unique – Expéditions PAD multiples

142. 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 :

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

Importateurs PAD multiples – Expéditions PAD multiples

143. 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. Exemple :

Exigences de la déclaration :

- NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD
- Code à barres du premier importateur PAD
- Code à barres du deuxième importateur PAD
- 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 conteneur)

144. 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 déclarées par le processus de dédouanement PAD – transporteur PAD, importateur PAD – ne sont pas levées.

145. 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 ne pourront pas circuler au-delà du PPA avant que ces exigences aient été satisfaites.

Recours à un transporteur secondaire

146. Si le transporteur PAD agréé a recours à un autre transporteur PAD pour transporter des marchandises jusqu'au Canada à l'aide du 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 :

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

147. 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

148. 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. Le cas échéant, cet identificateur doit être fourni sous forme de code à barres; 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.

149. Le numéro utilisé comme identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, et se composer d'au plus 25 caractères, dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas nécessaire. Pour recevoir l'avis « **autorisation de livrer** » du STAM ou du Manifeste électronique à l'égard d'expéditions distinctes, il faut fournir les données suivantes sous forme de code à barres :

Exigences de la déclaration :

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

150. 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. Comme aucun numéro de transaction n'est 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

Façons de présenter les codes à barres

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

Exigences de la déclaration avec l'option de service :

- Code à barres de l'option de service (00521)
- NCF ou NDT, y compris le code du transporteur PAD
- Code à barres NE de l'importateur PAD

152. Lorsque les renseignements sous forme de code à barres sont présentés à l'ASFC, ils sont introduits dans le système de l'ASFC; l'agent des services frontaliers décide alors 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. Comme aucun numéro de transaction n'est présenté au moment de la déclaration, l'importateur ne reçoit pas d'avis de mainlevée par le CADEX.

153. 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 :

PAD aérien messageries – à l'aéroport de destination

- PAD aérien – au premier point d'arrivée (premier aéroport d'atterrissage)
- PAD ferroviaire – au premier bureau de l'ASFC où le service ferroviaire est fourni, sinon au premier point d'arrivée
- PAD maritime, pour la circulation maritime des vraquiers des Grands Lacs et des caboteurs – au premier point d'arrivée

Examen du fret

154. 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

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

156. 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 qu'il y ait **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 bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT) ou à l'intérieur du pays.

Transmission par voie électronique

157. Tous les transporteurs doivent transmettre par voie électronique des déclarations préalables sur le fret et le moyen de transport, conformément au *Règlement sur le transit des marchandises*, 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 autorisés au titre du PAD peuvent présenter les codes à barres requis, selon le mode de transport, en format papier au PPA.

158. 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 autorisés au titre du PAD, et les marchandises doivent être admissibles. Cependant, s'ils le souhaitent, les transporteurs autorisés 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. Le chapitre 18, *Programme d'autocotisation des douanes (PAD) – transporteurs*, et le chapitre 7, *Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Portail du mode routier*, du DECCE renferment des renseignements sur les données requises, le formatage des messages et les tables de codes.

159. 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. 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 de l'ASFC, au 1-888-957-7224 ou par courriel à l'adresse tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca.

Transmission par voie électronique – Mode routier

160. 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. De plus amples renseignements figurent dans le [Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#).

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

- la déclaration de fret routier A8A
- la déclaration de moyen de transport routier A9

Déclaration de fret (avant l'arrivée)

162. La déclaration de fret routier EDI A8A fournit des détails sur chaque expédition dans le moyen de transport et se compose de renseignements semblables à ceux que renferme le [Formulaire A8A sur papier, Document de contrôle du fret](#), avec, en plus, des éléments propres au PAD, tel le NE de l'importateur PAD autorisé. Une liste complète des éléments de données qu'il faut transmettre à l'ASFC dans la déclaration de fret par EDI figure dans les formats de message du Document sur les exigences à l'égard des participants du PAD, au chapitre 18 du DECCE.

Déclaration de moyen de transport (avant l'arrivée)

163. En plus de fournir des précisions sur le moyen de transport même, la déclaration de moyen de transport sert aussi à énumérer tout le fret connexe. À l'[Annexe E: Lien entre la déclaration du fret et la déclaration du moyen de transport routier](#) figure un tableau montrant la façon dont les A8A *Déclarations de fret individuelles* se rapportent au A9 *Déclaration de fret routier*.

164. 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

165. Si 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 :

- Option de service 00976
- Numéro de la déclaration de moyen de transport, y compris le code de transporteur
- Carte d'inscription du chauffeur lorsque des marchandises admissibles au PAD sont déclarées

166. 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)

167. Un transporteur PAD agréé qui utilise l'EDI peut déclarer toutes les marchandises à bord d'un moyen de transport par voie électronique. Les marchandises non PAD dont la mainlevée n'est pas accordée au PPA peuvent être transportées 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.

168. 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.

169. L'arrivée des marchandises non PAD dont la mainlevée n'est pas accordée au PPA doit être signalée à l'entrepôt SO par voie électronique. À la 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.

Recours à un transporteur secondaire

170. Lorsque le transporteur PAD principal a recours à 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 97.

Pour un aperçu des scénarios EDI, voir l'[Annexe A: Scénarios](#).

Suivi des expéditions

171. Les transporteurs en mesure d'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, également appelé NDT, comme identificateur d'expédition. Le cas échéant, cet identificateur doit être fourni sous forme de code à barres; 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. Lorsqu'ils présentent un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, les transporteurs PAD doivent recevoir un message d'**autorisation de livrer** pour chaque expédition déclarée dans le cadre du dédouanement PAD.

172. Le numéro utilisé comme identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, et se composer d'au plus 25 caractères, dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas nécessaire. 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 :

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

173. 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. Comme 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

174. 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'autorisation PAD.

Examen du fret

175. 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 être tenus de réacheminer le fret vers une installation d'examen central.

Historique des passages

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

177. 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 offert dans les BNDT de l'ASFC ou les bureaux à l'intérieur du pays.

Transmission par voie électronique – Modes aérien et maritime

178. 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 l'arrivée de l'expédition par voie électronique. 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.

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

- NE de l'importateur PAD
- NCF (y compris le code du transporteur PAD)
- Bureau de mainlevée
- Bureau d'entrepôt

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

181. 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, qui figure au chapitre 18 du DECCE. On peut obtenir le DEP des transporteurs PAD en communiquant avec l'USTCC de l'ASFC, au **1-888-957-7224**.

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

Transmission par voie électronique – Ferroviaire

183. 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 PAD non routier (papier). 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 [Mémoire 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, qui figure au chapitre 18 du DECCE dont l'Annexe C: Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs qui utilisent l'EDI. Les renseignements sur les marchandises PAD se transmettent de la même manière que ceux sur les marchandises non PAD, sauf les deux formats d'enregistrement suivants :

- l'ajout du code M5 en tant que qualificatif propre aux marchandises PAD qui sont importées par un importateur PAD autorisé;
- l'ajout du NE de l'importateur PAD lorsque des marchandises PAD sont déclarées.

184. 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

185. Les transporteurs en mesure d'utiliser le STAM ou les avis du Manifeste électronique peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada en fournissant un NCF, également appelé NDT, comme identificateur d'expédition. Le cas échéant, cet identificateur doit être fourni sous forme de code à barres; un numéro distinct sous forme de code à barres est requis pour 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.

186. 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

représentent le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas nécessaire. 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

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

187. 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

188. 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

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

190. 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 offert dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNBT) ou à l'intérieur du pays.

Déclaration combinée par EDI et sur papier

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

Mode routier

192. 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.

193. 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).

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

195. Un mélange d'expéditions non PAD peut être déclaré par voie électronique; 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

196. 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. Les clients peuvent communiquer avec l'USTCC au 1-888-957-7224 pour obtenir des précisions supplémentaires.

Section 4 – Transport des marchandises

197. 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 1: Autorisation PAD](#) du présent memorandum renferme des précisions sur la façon de demander une autorisation à titre de transporteur PAD.

198. Dans le cadre du PAD, l'obligation de déclarer les marchandises à l'ASFC conformément à l'article 12 de la *Loi* demeure la même. Cependant, les exigences propres à la déclaration sont simplifiées pour permettre le processus de dédouanement PAD. Les marchandises commerciales sont déclarées au premier point d'arrivée au Canada, où elles peuvent être « autorisées pour livraison » par l'ASFC. Une fois

autorisées, les marchandises peuvent être envoyées directement à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire — y compris aux emplacements intermédiaires désignés par l'importateur PAD — avant le dédouanement officiel. En vertu du paragraphe 2(1) de la Loi, « dédouanement » est défini comme étant la réception de ces marchandises à ces emplacements. La date de dédouanement est autoévaluée et consiste en la date de réception des marchandises. Cette date est utilisée pour établir la déclaration en détail et les périodes de paiement pour toutes les marchandises importées. Le transporteur participant au PAD demeure responsable des droits et taxes jusqu'à ce que les marchandises soient reçues; à ce moment, l'importateur en devient responsable. L'importateur doit remettre au transporteur une preuve de livraison. Le processus de présentation du document de déclaration en détail aux douanes du PAD est alors utilisé pour la déclaration et l'évaluation des droits et taxes pour ces marchandises.

Conditions de l'autorisation de livrer

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

- le chauffeur dans le moyen de transport véhiculant les marchandises jusqu'au Canada doit être inscrit au 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;
- le transporteur véhiculant les marchandises jusqu'au Canada doit être un transporteur PAD autorisé;
- l'importateur des marchandises doit être un importateur PAD autorisé;
- les marchandises doivent être déclarées à l'ASFC conformément à l'article 12 de la *Loi*;
- les marchandises doivent être admissibles au dédouanement PAD;
- les marchandises doivent être destinées, aux fins de livraison, à un destinataire PAD valide approuvé par l'importateur PAD.

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

Autorisation de livrer

201. 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.

202. 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.

203. Dans le cadre du 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.

204. 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 :

- détruites en cours de transport;
- reçues dans un bureau de l'ASFC, dans un entrepôt de stockage ou dans une boutique hors taxes;
- désignées provisions de bord par les règlements pris en vertu de l'alinéa 99g) 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;
- exportées;
- ont été dédouanées à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

205. 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 à la réception des marchandises :

- lorsque les marchandises véhiculées par le transporteur PAD ne sont pas déclarées par le processus de dédouanement PAD; ou
- 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].

206 Le [*Mémoire D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes*](#) renferme des renseignements sur les entrepôts d'attente.

207. De plus amples précisions sur les marchandises non livrées figurent au paragraphe 222 du présent memorandum.

Preuve de livraison

208. 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 connaissance 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.

209. 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 :

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

210. 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. Les documents peuvent être en format 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.

211. Un transporteur qui véhicule des marchandises jusqu'au Canada, y compris des marchandises dont la livraison est autorisée, doit conserver les documents connexes pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, commençant le 1^{er} 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.

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

213. 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 autorisé doit conserver les documents qui se rapportent à la réception de ces marchandises.

Exigences relatives à la pose des sceaux

214. Les entreprises qui participent seules au programme PAD de l'ASFC n'ont pas à poser des sceaux sur le fret avant son arrivée au premier point d'arrivée. Cependant, comme l'explique le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#), pour les moyens de transport et les conteneurs autorisés à circuler à l'intérieur du pays vers un entrepôt d'attente, l'apposition de sceaux est requise dans les situations suivantes :

- Les transporteurs qui doivent répondre aux exigences en matière de sceaux dans le cadre de leur participation au programme PEP de l'ASFC.
Remarque : Les entreprises qui participent au programme PEP ont accepté d'utiliser des sceaux de haute sécurité ISO 11712 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. De plus amples renseignements sur le PEP figurent dans le [Mémoire D23-1-1 : Programme Partenaires en protection](#).
- Le fret qui est prohibé, contrôlé ou réglementé en vertu d'une loi fédérale.
- Le mouvement des marchandises en transit jusqu'au point d'exportation final.
- Le mouvement des moyens de transport et des conteneurs du PPA vers un emplacement d'examen de l'ASFC.

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

216. 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.

217. 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.

218. 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

219. 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 pour lesquelles 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 autorisé soient admissibles au dédouanement PAD.

Listes des partenaires de la chaîne commerciale

220. 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 :

- 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;
- 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.

221. 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

222. 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.

223. 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 la boîte de courriel des négociants dignes de confiance à tprograms-programmesndc@cbsa-asfc.gc.ca dès que le délai de 40 jours expire. Le défaut de fournir à l'ASFC une déclaration des marchandises non livrées peut entraîner une sanction. À l'[Annexe F : Déclaration – 40 jours](#) figure un exemple des renseignements à fournir à propos des marchandises non livrées dans les 40 jours.

224. 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

225. 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*.

226. Des renseignements supplémentaires sur la livraison des marchandises dont la mainlevée n'a pas été accordée figurent dans le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Chauffeurs inscrits au PICSC ou au programme EXPRES

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

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

229. Tout chauffeur ou passager non inscrit à bord sera soumis à l'interrogatoire d'admissibilité normal, ce qui 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.

20. 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

231. 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 autorisation ait été confirmée. Les chauffeurs doivent déclarer toute carte perdue ou volée à l'ASFC.

232. 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

233. 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.

234. Il peut arriver qu'un transporteur PAD autorisé 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

235. Les transporteurs PAD autorisés 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 :

- une carte du programme EXPRES ou du PICSC valide pour le chauffeur du véhicule commercial;
- un code du transporteur PAD sous forme de code à barres.

236. 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 :

- une déclaration verbale concernant la présence d'ICI à bord;
- un connaissance qui confirme les ICI (sur demande).

237. Les transporteurs autorisés au titre du programme PEP ou 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.

Le [Mémoire D3-1-5 : Transport commercial international](#) renferme des renseignements supplémentaires concernant les moyens de transport vides et les Instruments du commerce international.

Section 5 – Conformité

Obligations

238. 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 2. 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 D: Changements apportés à la partie 2 de la demande](#) 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 2 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.

239. Les transporteurs autorisés 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

240. Les transporteurs qui ne se conforment pas aux exigences du PAD peuvent être assujettis à des sanctions au titre du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP). Les transporteurs PAD ne sont pas exonérés des autres sanctions non PAD pouvant également s'appliquer. Le [Mémoire D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#) contient de plus amples renseignements sur le RSAP.

Analyse après incident

241. L'ASFC peut procéder à une AAI à la suite d'un incident de sécurité ou d'une atteinte à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Lorsqu'une AAI est menée, une lettre est envoyée au participant au programme par l'entremise du portail client de la GCRA. La raison de l'AAI y est énoncée et la participation de l'entreprise, sollicitée.

242. L'AAI vise à évaluer le respect des conditions d'admissibilité au programme à la suite d'un incident et à mettre en œuvre les mesures correctives qui s'imposent. Elle 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 PAD.

L'AAI vise à :

- déterminer la source de l'incident;
- évaluer la réaction du participant et sa collaboration avec les responsables de l'application de la réglementation douanière et les organismes chargés de l'exécution de la loi (y compris l'autodéclaration);
- garantir la mise en place de mesures correctives pour éviter tout incident à l'avenir.

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

- un signalement volontaire effectué par l'entreprise ou son représentant autorisé;
- les communications avec les opérations de l'ASFC, y compris les agents des services frontaliers (ASF);
- des décisions des tribunaux ou des publications juridiques.

244. Selon la gravité de l'incident, l'ASFC peut, à sa discrétion, maintenir ou suspendre la participation et les avantages connexes, comme l'accès aux voies EXPRES pour entrer au Canada, pendant toute la durée de l'AAI.

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

- l'élaboration d'un plan d'action décrivant les mesures correctives à prendre par suite de l'incident; et/ou
- 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.

246. Lorsqu'une AAI est menée, une lettre est envoyée au participant au programme par l'entremise du portail client de la GCRA. L'issue de l'AAI, de même que de la date d'entrée en vigueur de la décision de l'ASFC, y est énoncée. L'entreprise peut interjeter appel de toute décision d'annulation de la participation au programme prise par l'ASFC à la suite de l'AAI.

Plans d'action

247. Un plan d'action constitue un engagement mutuel entre le transporteur et l'ASFC. 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'une autorisation PAD. La création de plans d'action a pour but de consigner officiellement le ou les problèmes de conformité relevés, de fournir un moyen permettant de résoudre ce ou ces problèmes, d'assurer un suivi et d'offrir un soutien jusqu'à ce que la ou les situations soient corrigées.

248. Des plans d'action peuvent être produits pour les problèmes de non-conformité qui relèvent du paragraphe 10.6(1) [suspension de la participation au programme] ou 10.6(2) [annulation/retrait de la participation au programme] du RDDMIPD.

249. Le transporteur sera informé lorsqu'un plan d'action est requis. Un délai raisonnable sera déterminé en tenant compte de la complexité et de la nature spécifique du ou des problèmes ayant donné lieu au plan d'action. Si le transporteur 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. Ces demandes seront traitées au cas par cas par l'ASFC.

250. Si le transporteur estime qu'un plan d'action n'est pas justifié, il doit communiquer avec l'agent qui l'a initié. Soulignons 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 d'observation. Si le transporteur a des questions sur le plan d'action, il doit communiquer avec l'agent qui l'a initié. Si le client ne met pas en œuvre les mesures correctives requises, sa participation au PAD peut être suspendue ou annulée.

Validation

251. Pour que le transporteur demeure un participant en règle au PAD, des validations seront menées régulièrement. Dans le cadre de ce processus, il confirme que chaque transporteur PAD autorisé remplit toutes ses obligations PAD (voir la paragraphe 238 pour plus de détails sur les obligations) et détermine si un plan d'action est requis..

252. Le processus de validation vise à :

- procéder à une évaluation du risque;
- vérifier que toutes les obligations PAD continuent d'être remplies;
- examiner les systèmes et les pistes d'audit;
- exécuter un plan d'action, au besoin;
- évaluer les plans d'action existants, au besoin;
- appliquer toute sanction administrative pécuniaire justifiée en cas d'inobservation;
- assurer que le client qui participe au PAD connaît les exigences opérationnelles du programme;
- veiller à déterminer s'il faut maintenir la participation au programme ou s'il faut un retrait du programme;
- assurer que le client demeure à faible risque.

Annexe A : Scénarios

Méthode de dédouanement : PAD

- Le chauffeur doit être inscrit
- À la LIP:
 - Le fret arrive automatiquement
 - La livraison des marchandises a été autorisée ou les marchandises sont renvoyées en vue d'un examen.
- Bureau intérieurs :
 - Les marchandises dont la livraison est autorisée peuvent être livrées à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

Méthode de dédouanement : SEA en règle et marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (déclaration du fret à destination ou en provenance d'un bureau frontalier)

- Le chauffeur doit être inscrit.
- À la LIP:

- 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.
- Bureau intérieurs :
 - Le transporteur apporte les marchandises à un entrepôt de type SO ou d'attente.
 - Les marchandises qui font l'objet d'une mainlevée ou dont la livraison est autorisée peuvent être livrées.

Méthode de dédouanement: SEA en règle sans marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (déclaration du fret à destination ou en provenance d'un bureau frontalier)

- Il n'est pas nécessaire que le chauffeur soit inscrit.
- À la LIP:
 - 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.
- Bureaux intérieurs:
 - 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: 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.
- À la LIP:
 - Les marchandises dont la mainlevée est recommandée **n'arrivent pas** automatiquement ou **ne** sont **pas** rajustées de façon à indiquer que la mainlevée a été effectuée.
 - Le moyen de transport auquel n'est pas associé un message d'examen à la frontière peut être autorisé à passer.

- Le bureau de destination devra être changé du bureau frontalier à un bureau intérieur.
- Bureaux intérieurs:
 - 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

Méthode de dédouanement: 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 ou en provenance d'un bureau frontalier)

Statut du chauffeur:

- Il n'est pas nécessaire que le chauffeur soit inscrit pour pouvoir se rendre à un entrepôt de type SO.

À la LIP:

- 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 bureau de destination devra être changé du bureau frontalier à un bureau intérieur.

Bureaux intérieurs:

- 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 routier qui n'utilisent pas l'EDI

Les instructions et les lignes directrices ci-après s'adressent aux **transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'échange de données informatisé (EDI)** pour respecter

les exigences en matière de dédouanement de l'ASFC. Les transporteurs qui utilisent l'EDI doivent se reporter à l'[Annexe C - Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs 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 aux transporteurs autorisés, 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 autorisé;
- le numéro d'entreprise de l'importateur autorisé;
- 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 autorisé, 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 autorisé : Numéro unique de caution à quatre caractères que l'ASFC attribue à un transporteur. Ce code peut être formé de caractères alphabétiques et de caractères numériques (p. ex. 9999 ou 99 AA). Il sert à identifier un transporteur donné en tant que participant au PAD. Il s'agit d'un élément d'information **obligatoire** au dédouanement PAD. (Prendre note que 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 autorisé : Numéro de 15 caractères que l'Agence du revenu du Canada attribue 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. Il s'agit d'un élément d'information **obligatoire** au dédouanement PAD. (Prendre note que les transporteurs devraient communiquer avec leurs clients qui sont des importateurs autorisés ou avec la société de logistique travaillant au nom de l'importateur afin d'obtenir les codes à barres de l'importateur ou le numéro d'entreprise de l'importateur leur permettant de produire des codes à barres.)



123006789RM0001

Code du transporteur secondaire : Numéro unique de caution de quatre caractères que l'ASFC attribue à un transporteur. Ce code peut être formé de caractères alphabétiques et de caractères numériques (p. ex. 9999 ou 99 AA). Il sert à identifier un transporteur donné en tant que participant au PAD. Il s'agit d'un élément d'information **obligatoire** 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

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; 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. Il s'agit d'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 autorisés qui veulent assurer un suivi des expéditions dans le cadre du PAD, en leur attribuant un numéro distinct. Ce numéro est essentiel pour recevoir des messages du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) dans le cas d'expéditions individuelles. Le numéro du document de transport ne doit pas renfermer plus de 25 caractères, et les quatre premiers doivent être le code de transporteur. Le numéro du document de transport ne peut être reproduit pendant une période de trois ans. Le numéro du document de transport est un élément d'information **facultatif**.

(Prendre note que 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 données sous formes de codes à barres

Il incombe aux transporteurs PAD autorisés 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 d'avoir recours au 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 :

1. le code du transporteur PAD autorisé;
2. le numéro d'entreprise de l'importateur autorisé;
3. le code du transporteur PAD 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 :

1. le numéro de l'option de service PAD;
2. le code du transporteur PAD autorisé (prendre note que ce code n'est pas nécessaire si le numéro du document de transport est fourni, car ce numéro inclut le code du transporteur autorisé) ou le numéro du document de transport;
3. le numéro d'entreprise de l'importateur autorisé;
4. le code du transporteur PAD secondaire, le cas échéant.

Se reporter à l'exemple qui suit.

Feuille d'introduction recommandée – Exemple n° 1

Feuille d'introduction PAD
 00497
Option de service PAD

	9999 Code du transporteur PAD autorisé – <i>y compris la raison sociale</i>
	123006789RM0001 Numéro d'entreprise de l'importateur PAD autorisé – <i>y compris la raison sociale</i>
	9988 Code du transporteur secondaire autorisé – <i>y compris la raison sociale</i>

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

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

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

- Code à barre: 00497; Option de service PAD
- Code à barre: 9999; Code du transporteur PAD autorisé – y compris la raison sociale
- Code à barre: 123006789RM0001; Numéro d'entreprise de l'importateur PAD autorisé – y compris la raison sociale
- Code à barre: 9988; Code du transporteur secondaire autorisé – y compris la raison sociale

Feuille d'introduction recommandée – Exemple n° 2

Feuille d'introduction PAD Code du transporteur agréé – raison sociale : Trucking Inc.  9999
--

Numéro de l'importateur agréé – <i>raison sociale</i> <i>inc.</i>

123006789RM0001

L'exemple n° 2 fait état 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.

1. Code à barre : 9999; Code du transporteur agréé – raison sociale
2. Code à barre: 123006789RM0001; Numéro de l'importateur agréé – raison sociale.

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 2;

- 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.

Remarque : 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, c'est-à-dire :

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 :

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

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

Lisibilité

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

Durée de vie

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

Type d'impression

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

Étiquettes

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

Annexe C : Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs qui utilisent l'EDI

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. 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 autorisés, 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.

Éléments d'information pour la transmission électronique et le dédouanement : Données facultatifs

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

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 commencer 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 : Il s'agit d'un numéro unique de caution à 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 99 AA). 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 d'un élément d'information **obligatoire** 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 :

1. le numéro de l'option de service EDI – transport routier;
2. le numéro du moyen de transport approuvé;
3. le code d'identification du chauffeur inscrit, le cas échéant;
4. le code du transporteur PAD 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 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 PAD secondaire autorisé		OU	Code de transporteur

- Version texte de la feuille d'introduction EDI recommandée De haut en bas, les codes à barres ainsi que leurs rubriques et descriptions, le cas échéant
 1. Code à barre 00547; option de service EDI – transport routier
 2. Code à barre 99995678910111213; Numéro du moyen de transport approuvé par l'ASFC nom du transporteur
 3. S'il y a lieu, code à barre 9988; nom du transporteur – Code du transporteur PAD secondaire autorisé ou, code à barre 7999; code du transporteur

L'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 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 : _____		
N° 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
 9999123456789221		SEA
 9999123456789222		SEA
 9999123456789224		SEA
 9999123456789225		SEA – autres ministères
 9999123456789226	 123006789RM0001	PAD

➤ **Description du texte: EDI – Chargement incomplet – panne chez le transporteur feuille de décomposition - Exemple 1**

Compléter ces champs: (nom du transporteur); (Date); (numéro du moyen de transport)

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

Colonne 1 titre: Code à barres

Colonne 2 titre: ASFC

Colonne 3 titre: Option de service

Rangée 1, Colonne 1: Code à barre 9999123456789221

Rangée1, Colonne 2 : N'est pas applicable

Rangée 1, Colonne 3: SEA

Rangée 2, Colonne 1: Code à barre 9999123456789222

Rangée 2, Colonne 2 : N'est pas applicable

Rangée 2, Colonne 3: SEA

Rangée 3, Colonne 1: Code à barre 9999123456789224

Rangée 3, Colonne 2 : N'est pas applicable

Rangée 3, Colonne 3: SEA

Rangée 4, Colonne 1: Code à barre 9999123456789225

Rangée 4, Colonne 2 : N'est pas applicable

Rangée 4, Colonne 3: SEA autres ministères OGD

Rangée 5, Colonne1: Code à barre 9999123456789225

Rangée 5, Colonne 2 : Code à barre 123006789RM0001

Rangée 5, Colonne 3: PAD

EDI – chargement incomplet – panne chez le transporteur		
Feuille de décomposition		
Nom du transporteur : _____ -		
Date d'entrée au Canada : _____		
N° 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
 9999177758	 123456789RM0001	PAD
 9999177758	 123001119RM00	PAD
 99991777588	 123006789RM00	PAD

➤ **Description du texte: EDI Chargement incomplete – Panne chez le transporteur feuille de decomposition – Example 2**

Compléter ces champs: (nom du transporteur); (Date d'entrée au Canada); (numéro du moyen de transport)

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

Colonne 1 titre: Codes à barres du transporteur

Colonne 2 titre: Codes à barres de l'importateur

Colonne 3 titre: Option de service

Rangée 1, Colonne 1: Code à barre 99991777588877

Rangée 1, Colonne 2 : Code à barre 123456789RM0001

Rangée 1, Colonne 3: PAD

Rangée 2, Colonne 1: Code à barre 99991777588892

Rangée2, Colonne 2 : Code à barre 123001119RM00

Rangée 2, Colonne 3: PAD

Rangée 3, Colonne 1 : Code à barre 9999177758899

Rangée3, Colonne 2 : Code à barre 123006789RM0001

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'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC), à l'adresse suivante :

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

Pour en savoir plus :

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)

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 qui vous a été affecté.

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 2;

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.

Remarque : 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, c'est-à-dire :

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).

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 :

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

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 D : Changements apportés à la partie 2 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 que l'on convient 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

Tableau 1 : 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
00984	00976
NCF/NDT NCF/NDT NCF/NDT	Déclaration de 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 :

Tableau 2 : Déclaration – 40 jours

Date initiale	Nom et numéro d'entreprise de l'importateur	Numéro de contrôle du fret	Numéro d'unité	Emplacement des marchandises	Expéditeur/destiataire
Date de l'entrée des marchandises au Canada	À compléter	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	À compléter

Annexe G : 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 fournit à l'ASFC.

La présente autorisation est valide jusqu'à avis contraire.

Signature de l'agent autorisé :

Titre :

Numéro de téléphone :

Références

Consultez les renseignements supplémentaires suivantes.

Législation applicable

- [Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#)
- [Loi sur l'Agence des services frontaliers du Canada](#)
- [Loi sur les douanes](#)
- [Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane](#)
- [Loi sur la protection des renseignements personnels](#)
- [Règlement sur le transit des marchandises](#)

Mémoire(s) D connexe(s)

- [Mémoire D1-7-1 : Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane](#)
- [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#)
- [Mémoire D3-1-5 : Transport commercial international](#)
- [Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#)
- [Mémoire D3-6-6 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#)

- [Mémoire D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#)
- [Mémoire D17-1-4 : Mainlevée des marchandises commerciales](#)
- [Mémoire D17-1-5 : Enregistrement, déclaration en détail et paiement pour les marchandises commerciales](#)
- [Mémoire D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#)
- [Mémoire D23-1-1 : Partenaires en Protection](#)
- [Mémoire D23-3-1 : Programmes d'autocotisation des douanes \(PAD\) pour les importateurs](#)

Mémoire(s) D précédent(s)

D23-2-1 daté du 31 janvier 2025

Bureau de diffusion

Unité des programmes des négociants dignes de confiance
 Division des programmes des négociants dignes de confiance
 Direction des programmes du secteur commercial
 Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux

Communiquer avec nous

[Communiquer avec le service d'information sur la frontière](#)

Liens connexes

- [Plan d'urgence en cas de pannes de système](#)
- [Expéditions rapides et sécuritaires](#)
- [Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial](#)
- [Partenaires en protection](#)
- [Renseignements sur les programmes et les fonds de renseignements](#)