



# **GUIDE DE MISE EN ŒUVRE TECHNIQUE 2024 DU PROGRAMME DE CIBLAGE DU FRET AÉRIEN PRÉALABLE AU CHARGEMENT**



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Canada 

# Table des matières

1	Aperçu.....	5
1.1	Contexte.....	5
1.2	Portée.....	5
1.3	Public visé.....	6
1.4	Participants nécessaires et admissibles .....	6
1.4.1	Participants nécessaires (transporteurs aériens).....	6
1.4.2	Participants admissibles (autres présentateurs de données).....	6
1.5	Points de contact réglementaires .....	6
1.6	Date d'entrée en vigueur.....	7
2	Connexion au programme CFAPC.....	8
2.1	Diagramme de ciblage du CFAPC.....	8
2.2	Inscription au CFAPC.....	8
2.2.1	Inscription.....	8
2.2.2	Configuration initiale et connexion.....	9
2.2.3	Messages bidirectionnels .....	9
2.2.4	Configuration des webhook .....	10
2.2.5	Exigences de présentation et réponses .....	11
2.3	Environnements d'essai et de production du CFAPC.....	15
2.3.1	Environnement d'essai du CFAPC.....	15
2.3.2	Environnement de production du CFAPC .....	16
3	Caractéristiques des messages du CFAPC.....	18
3.1	Formats des messages .....	18
3.2	Versions prises en charge des messages du CFAPC.....	20
3.2.1	Versions Cargo-XML prises en charge.....	20
3.2.2	Versions C-IMP prises en charge .....	20
3.2.3	Versions CAMIR prises en charge.....	21
3.3	Réponses aux messages Cargo-XML.....	21
3.3.1	Réponses aux messages XFNM .....	21
3.3.2	Messages d'avis de statut XCSN.....	25
3.4	Réponses aux messages CAMIR.....	27
3.4.1	Messages de rapport d'erreur préliminaire (PER).....	27
3.4.2	Messages d'avis de statut préliminaire (PSN).....	30
3.4.3	Codes de réponse HTTP.....	31
3.5	Exemples de messages du CFAPC.....	32
3.5.1	Exemple de présentation d'un message Cargo-XML .....	32

3.5.2	Exemple de présentation d'un message C-IMP.....	37
4	Diagramme du ciblage du CFAPC.....	41
5	Glossaire.....	42
6	Notes de mise en œuvre.....	43

# Historique des modifications

Date	Version	Section(s)	Description/motif
26 jan. 2024			Diffusion initiale

# 1 Aperçu

Le programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC) vise à cerner et à prendre des mesures d'atténuation en ce qui concerne les expéditions de fret aérien à haut risque susceptibles de contenir des engins explosifs improvisés camouflés avant leur chargement et leur départ pour le Canada. Pour ce faire, on procède à l'évaluation des risques des renseignements avancés sur le fret à l'aide de technologies émergentes.

À compter de l'automne 2024, les transporteurs aériens qui transportent du fret au Canada au départ de destinations internationales seront tenus de présenter des données au CFAPC et, dans certains cas, de prendre des mesures d'atténuation des risques à l'égard d'envois particuliers conformément au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

## 1.1 Contexte

Transports Canada collabore avec des experts du secteur de l'aéronautique afin de trouver une solution pouvant facilement s'intégrer aux processus opérationnels existants. Ces bénévoles ont collaboré de près avec Transports Canada pour harmoniser au maximum la présentation de données au CFAPC.

Pour plus de renseignements sur le CFAPC, consultez l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/programmes/ciblage-fret-aerien-prealable-chargeement-CFAPC>.

## 1.2 Portée

Le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* s'applique aux transporteurs aériens qui transportent du fret à bord d'un vol au départ d'un lieu situé à l'extérieur du Canada à destination d'un aéroport situé au Canada. Cela comprend le fret à bord des vols passagers, d'affrètement, de messageries/express et ne transportant que du fret, ainsi que les vols en transit ou transférant au Canada (y compris le fret restant à bord (FRAB)).

Le règlement et, par conséquent, le programme CFAPC ne s'appliquent **PAS** à ce qui suit :

- Courrier
- Valises diplomatiques ou consulaires
- Bagages enregistrés des passagers
- Bagages à main des passagers
- Fret aérien transporté à bord d'un vol au départ du Canada
- Fret aérien à bord de vols à l'intérieur du Canada
- Fret qui arrive au Canada par un autre moyen de transport, comme la route, la mer ou le rail (y compris lorsque le dernier segment d'un vol est acheminé par mode routier).

## 1.3 Public visé

Ce guide s'adresse à l'équipe de mise en œuvre ou au technicien chargé de configurer la connexion des données d'un transporteur aérien au programme CFAPC. Ce guide comprend également des exigences concernant le présentateur et la présentation des données, les dates estimatives d'entrée en vigueur des règlements et l'agencement des messageries bidirectionnelles.

## 1.4 Participants nécessaires et admissibles

### 1.4.1 Participants nécessaires (transporteurs aériens)

Les transporteurs aériens qui transportent du fret à bord d'un vol depuis un lieu situé en dehors du Canada jusqu'à un aéroport situé au Canada sont tenus de présenter les renseignements obligatoires sur le fret au CFAPC. Voir la section [1.2 Portée](#).

### 1.4.2 Participants admissibles (autres présentateurs de données)

Les entreprises recrutées par les transporteurs aériens pour fournir des services de TI peuvent participer au programme CFAPC en soumettant et en recevant des données sur le fret au nom du transporteur aérien. Cela comprend les fournisseurs de services tiers, comme les agrégateurs de données et les agents généraux des ventes/de manutention (AGV/AGM).

Les transitaires ou les transporteurs aériens qui établissent des lettres de transport ou qui exploitent des vols avant le dernier point de départ pour le Canada (p. ex., les accords de partage de codes) peuvent également participer au CFAPC à titre volontaire, **à la demande d'un transporteur aérien**.

Au moment de leur inscription au CFAPC, les transporteurs aériens doivent préciser leurs fournisseurs de services afin d'autoriser la connexion de leurs partenaires au sein de la chaîne d'approvisionnement au système CFAPC.

**Remarque :** Même si les transporteurs aériens peuvent déléguer l'échange de renseignements à un fournisseur de services, ce sont les transporteurs aériens qui sont en définitive responsables de se conformer au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

## 1.5 Points de contact réglementaires

Transports Canada exige que les points de contact suivants inscrivent un transporteur aérien au CFAPC avant d'amorcer le processus de chargement. Voir la section [2.2.1 Inscription](#) pour plus de précisions.

1. **Principale personne-ressource responsable de la sûreté du fret :** Il s'agit d'un représentant de la compagnie qui est responsable du respect des règles et règlements de Transports Canada.



- Nom :
  - Titre :
  - N° de téléphone :
  - Courriel :
2. **Contact 24 heures sur 24, 7 jours sur 7** : Une personne-ressource disponible 24 jours sur 24, 7 jours sur 7, qui peut répondre d'urgence aux demandes de renseignements (RFI), aux demandes de contrôle (RFS) et aux avis Ne pas charger (DNL). Cette personne doit avoir accès aux renseignements complémentaires sur l'envoi et être en mesure d'amorcer des procédures de contrôle face à une éventuelle menace planant sur le fret aérien. Cette personne peut être une boîte de réception dans la mesure où celle-ci fait l'objet d'une surveillance 24 jours sur 24, 7 jours sur 7.
- Nom :
  - Titre :
  - N° de téléphone :
  - Courriel :
3. **Interlocuteur technique** : Interlocuteur qui peut amorcer la connectivité du système entre le transporteur aérien et Transports Canada et apporter une aide technique pour l'échange de données, notamment intervenir en cas de panne du système.
- Nom :
  - Entreprise (si elle diffère du transporteur aérien) :
  - Titre :
  - N° de téléphone :
  - Courriel :

## 1.6 Date d'entrée en vigueur

Les modifications du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* entreront en vigueur lors de leur publication dans la partie II de la *Gazette du Canada*, à l'automne 2024. On escompte des transporteurs aériens qu'ils présentent les éléments de données prescrits au CFAPC et qu'ils soient prêts à répondre aux demandes de Transports Canada (RFI, RFS, DNL) à compter de la date de publication, à défaut de quoi ils sont susceptibles de faire l'objet de sanctions administratives pécuniaires (SAP).

Depuis l'automne 2023, Transports Canada s'est mis à inscrire certains transporteurs aériens et entend augmenter leur volume progressivement, jusqu'à la date d'entrée en vigueur du Règlement. L'objectif est de s'assurer que les modifications d'ordre technique et opérationnel peuvent être mises à l'épreuve et en œuvre bien avant la date d'entrée en vigueur.

## 2 Connexion au programme CFAPC

Le programme CFAPC utilise une interface de protocole d'application Web (« API Web ») afin d'expédier des messages aux participants et d'en recevoir de leur part en format XML-Cargo, ou C-IMP/CAMIR. Vous trouverez plus de précisions à la section [3.1 Formats des messages](#) et à la section [3.2 Versions prises en charge des messages CFAPC](#).

Cette section donne un aperçu du processus d'inscription technique et fournit les précisions nécessaires à l'agencement, à la connexion et à la mise à l'essai des données présentées au CFAPC.

### 2.1 Diagramme de ciblage du CFAPC

Le [Diagramme du ciblage du CFAPC](#) illustre le flux prévu des informations du système de production.

Les participants doivent apprendre à connaître les avis qu'ils peuvent s'attendre à recevoir via le programme CFAPC plutôt que par courriel. Dans le cas où une mesure d'atténuation des risques s'avère nécessaire, le programme CFAPC est capable d'envoyer des messages bidirectionnels pour transmettre les RFI, RFS et DNL en temps quasi réel. Voir section [2.2.3 Messageries bidirectionnelles](#) pour plus de précisions.

### 2.2 Inscription au CFAPC

Avant de présenter des données au CFAPC, les transporteurs aériens doivent s'adresser à Transports Canada pour une procédure unique d'inscription et d'agencement, laquelle consiste à identifier les personnes-ressources et à fournir les autorisations pour toute personne tierce qui doit présenter des données au CFAPC au nom du transporteur aérien, le cas échéant.

Une fois l'inscription terminée, l'équipe du CFAPC entrera en rapport avec le transporteur aérien ou son participant autorisé pour lui fournir les renseignements de connexion suivants :

- Un symbole d'authentification
- L'URL d'extrémité pour l'environnement d'essai du CFAPC
- Les consignes de connexion, notamment les informations d'en-tête prescrites

#### 2.2.1 Inscription

Pour amorcer le processus d'inscription, veuillez entrer en rapport avec Transports Canada à l'adresse [pact-information-cfapc@tc.gc.ca](mailto:pact-information-cfapc@tc.gc.ca) et préciser les personnes-ressources figurant à la section [1.2.2.3 Points de contact réglementaires](#). Un représentant du CFAPC répondra dans les deux (2) jours ouvrables pour obtenir d'autres renseignements et finaliser l'inscription.



**Remarque :** Il est vivement conseillé aux transporteurs aériens de mener à bien ce processus le plus rapidement possible pour qu'ils aient suffisamment de temps pour mettre à l'épreuve avec succès les données qu'ils présentent avant que la conformité ne devienne obligatoire à l'automne 2024.

## 2.2.2 Configuration initiale et connexion

Une fois l'inscription faite, un représentant du CFAPC enverra un courriel à la personne-ressource technique pour lui fournir tous les renseignements nécessaires sur la connexion. Cela comprend un symbole pour l'authentification, l'URL et des renseignements sur la façon d'établir des connexions pour recevoir des messages de l'API Web du CFAPC.

Après s'être branché avec succès au programme CFAPC, un message synchrone standard est immédiatement expédié par le programme CFAPC pour indiquer que la présentation des données a bien été reçue, mais qu'elle n'a pas encore fait l'objet d'une évaluation sur le plan des risques. Ces messages précisent les erreurs d'interprétation et de format et peuvent également indiquer s'il manque un élément de donnée obligatoire.

Ces messages d'accusé de réception et d'erreurs synchrones sont distincts des messages bidirectionnels asynchrones que l'on peut activer pour les avis « d'évaluation terminée » et les mesures d'atténuation des risques. Voir la section 2.2.3 Messages bidirectionnels.

## 2.2.3 Messages bidirectionnels

Les messages bidirectionnels sont disponibles sur l'API Web pour que les participants reçoivent l'avis « évaluation terminée » et des mises à jour sur l'état d'atténuation des risques de manière asynchrone par le biais de leur solution logicielle. Si une mesure d'atténuation s'avère nécessaire, la mise à jour de la situation est suivie d'un courriel.

**Remarque :** Si les participants ne sont pas en mesure d'établir des messages bidirectionnels, des messages d'accusé de réception synchrones peuvent être renvoyés en guise de réponse aux appels de l'API. Toutes les réponses d'atténuation après l'accusé de réception initial seront ensuite envoyées aux personnes-ressources uniquement par courriel.

Pour se brancher à l'API d'un participant, Transports Canada a besoin des renseignements suivants :

- Des précisions sur la connexion API (le CFAPC peut être connecté à des terminaux multiples).
- Le format de message préféré (Cargo-XML ou C-IMP) et sa version (voir section [3.2 Versions prises en charge des messages du CFAPC](#)).

**Remarque :** On peut sélectionner différents formats pour la présentation et la réception.

- Toutes exigences supplémentaires pour la connexion, le cas échéant.

Après avoir confirmé les données sur la connexion, l'équipe du CFAPC envoie aux équipes de mise en œuvre les renseignements prescrits pour recevoir des messages asynchrones du CFAPC. Les messages asynchrones exigent la configuration de webhook pour être reçus du serveur du CFAPC.

## 2.2.4 Configuration des webhook

Les messages bidirectionnels exigent la configuration de solutions logicielles intégrées pour recevoir une connexion webhook du serveur du CFAPC à l'aide des éléments suivants :

Tableau 1 : éléments nécessaires pour connexion webhook

Élément	Définition	Exemple
URL	Le périphérique du transporteur aérien auquel le CFAPC enverra des messages.	<a href="https://myaircarrier.com/api/myendpoint">https://myaircarrier.com/api/myendpoint</a>
Secret	Une chaîne configurée par le transporteur aérien qui sera annexée à chaque message de réponse dans l'en-tête « X-PACT-SECRET » pour permettre au transporteur aérien de confirmer que le message a bien été reçu du programme CFAPC.	E6HuaaHIB6knkFyaTuUc934SRz37cz VJG DM7rBtvKN5AhfWcCP9LRVF0LWx9c 17L vWADfhXXbFa2iwSSKP8cuDyOnX9N DG6 4l5icklXgw3fzQ6IT0suzZSZFrzPfrzfTc Sbj h3gwIP7FEFF4uJdMrkJLxFejKUV9kjY NR ODOQjWujD7l0K9AW1n R314SuCeEoOyIfV.....
Type de réponse	Le verbe http qui désigne la mesure relative aux données transmises comme la création ou la mise à jour.	POST, PUT
En-tête	Une liste des principales paires de clé – valeur ajoutées aux demandes/réponses qui fournissent des renseignements complémentaires.	« Content-Type » : « text/plain » « Content-Type » : « application/xml » « X-MYAIRLINE-REQUIRED- HEADER » : « Custom provided header »

## 2.2.5 Exigences de présentation et réponses

Les participants doivent soumettre les données prescrites au CFAPC le plus tôt possible avant le chargement afin de permettre de mener à bien la procédure d'évaluation des risques. Consulter le [Diagramme du ciblage du CFAPC](#).

Les participants reçoivent une série de messages du programme CFAPC qui précisent l'état de l'évaluation de chaque ensemble de données, notamment l'identification des erreurs, la confirmation des messages reçus, les avis « d'évaluation terminée », les demandes de mesures d'atténuation des risques et les avis de résolution des mesures. Tous les avis du système sont transmis en temps quasi réel lorsque les messages bidirectionnels sont activés.

### 2.2.5.1 Éléments de données du CFAPC

Le CFAPC exige sept (7) éléments de données et un numéro de lettre de transport aérien (+1) afin de procéder à l'évaluation des risques de tout le fret aérien entrant. Ces éléments de données « 7+1 » sont reconnus à l'échelle internationale comme concept d'utilisation des renseignements préalables sur le fret (PLACI), et on les estime utiles à l'évaluation des risques, car il est possible de les obtenir au début du cycle de vie d'expédition du fret et que pris ensemble, ils peuvent révéler des tendances qui fixent des limites pour le fret à faible risque.

On s'attend de la part des participants à ce qu'ils soumettent les éléments de données au CFAPC le plus tôt possible avant le chargement et à ce qu'ils fournissent les mises à jour jusqu'au moment du départ du vol (signalé par la soumission des renseignements sur le vol énumérés ci-dessous). Aucune des données reçues après le départ ne sera évaluée.

Les transporteurs aériens sont tenus de soumettre les données obligatoires suivantes (7+1) au CFAPC pour procéder à l'évaluation des risques le plus tôt possible avant le chargement :

- Le numéro de lettre de transport aérien (qui comprend le numéro de connaissance interne, s'il y a lieu)
- Nom de l'expéditeur d'origine
- Adresse de l'expéditeur d'origine
- Nom du destinataire
- Adresse du destinataire
- La description du fret (description de chaque unité de fret)
- Le nombre total d'unités (dénombrement des unités)
- Le poids total du fret

Le programme CFAPC peut également accepter d'autres éléments de données sous réserve que les éléments réglementaires soient bien présents.

**Remarque :** Les messages de regroupement ne satisfont pas généralement à ces exigences car ceux-ci ne contiennent pas nécessairement les

noms et les adresses des expéditeurs d'origine, ni la description de chaque unité de fret, auquel cas tous les connaissements internes connexes sont nécessaires. Bien que le système puisse accepter une description du fret telle que « regroupement », cette description ne satisfait pas aux exigences réglementaires.

**Remarque :** Le présentateur des données peut soumettre un connaissement interne avant de connaître le numéro du connaissement aérien principal et peut laisser ce dernier en blanc (p. ex., lorsque c'est un transitaire qui présente les données sur le connaissement interne pour le transporteur aérien). Une fois connu le numéro du connaissement aérien principal, le connaissement interne doit être présenté à nouveau par le transporteur aérien ou le transitaire avec le numéro du connaissement aérien principal avant le départ. Ce sont les transporteurs aériens qui demeurent responsables de se conformer aux exigences réglementaires sur toutes les données à soumettre (y compris lorsque ces données sont présentées par d'autres participants).

En plus des éléments de données « 7+1 », le programme CFAPC demande aussi que les renseignements suivants soient fournis dès que possible après le départ du vol à partir du dernier point de départ et avant son arrivée au Canada :

- La date du vol;
- Le numéro du vol;
- L'aérodrome de destination;
- L'heure de départ; et
- La liste des numéros des lettres de transport aérien du vol.

### 2.2.5.2 Données d'en-tête à transmettre

Les données d'en-tête qui doivent accompagner chaque message envoyé doivent inclure : le symbole, le code de transporteur aérien de l'IATA, et l'identifiant de la partie responsable (au maximum 50 caractères), le cas échéant.

Voici un exemple d'en-tête valide :

- Ocp-Apim-Subscription-Key: abcd
- Code de transporteur aérien de l'IATA : 014
- Partie responsable : PACTPW8 (facultatif)
- Accepté : texte/simple
- Type de contenu : texte/simple
- Contenu-longueur : 767
- Agent utilisateur : PACTAI/1.0

Le tableau qui suit contient les données d'en-tête prescrites et facultatives relatives aux demandes du CFAPC, ainsi que les consignes sur la façon de remplir chaque champ.

Tableau 2 : Données d'en-tête des demandes du CFAPC

Données d'en-tête	Description
<b>Ocp-Apim-Subscription-Key</b>	Contient le logiciel qui vous a été remis par un représentant du CFAPC au moment de l'inscription.
<b>Code du transporteur aérien de l'IATA</b>	Le code à trois chiffres de l'IATA du transporteur aérien qui présente les données.  Référence : <a href="https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/">https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/</a> ou <a href="https://www.iata.org/en/publications/store/airline-coding-directory/">https://www.iata.org/en/publications/store/airline-coding-directory/</a>
<b>Partie responsable</b> <facultatif>	Code à sept chiffres qui identifie la partie responsable de la réception et de la réponse aux avis d'atténuation des risques, selon le présentateur des données.  Voir <a href="#">Partie responsable</a> pour plus de précisions.
<b>Accepté</b>	Référence : <a href="https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-accept">https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-accept</a>  application/xml pour le fret-XML ou texte/simple pour le C-IMP
<b>Type de contenu</b>	Référence : <a href="https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-content-type">https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-content-type</a>  application/xml pour le fret-XML ou texte/simple pour le C-IMP
<b>Longueur du contenu</b>	Référence : <a href="https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-content-length">https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-content-length</a>  Taille de la demande
<b>Agent utilisateur</b>	Référence : <a href="https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-user-agent">https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-user-agent</a>  Contient un renvoi au produit/au commentaire décrivant l'application d'où provient la demande.

### 2.2.5.3 Partie responsable

La valeur de l'en-tête de la partie responsable est un code à sept (7) chiffres qui précise quelle partie recevra les avis d'atténuation de tous les risques émis par le CFAPC et qui y répondra. Si le présentateur des données reçoit également et réagit à toutes les mesures d'atténuation des risques, on peut alors laisser en blanc la valeur de la partie

responsable. Cela vaut pour de nombreux transporteurs aériens et transitaires qui s'occupent eux-mêmes des RFI/RFS/DNL.

Pour les agrégateurs de données et toute autre partie qui présente des données au CFAPC au nom d'un transporteur aérien, mais qui ne s'occupe pas de la gestion des mesures d'atténuation des risques, le code de la partie responsable doit préciser la partie responsable.

Le code de la partie responsable doit contenir sept (7) chiffres et comporter les données suivantes :

- Les cinq premières lettres sont toujours CFAPC
- Une seule lettre pour désigner l'environnement du CFAPC :
  - un « P » pour indiquer l'environnement de production
  - un « E » pour l'environnement d'essai
- L'indicatif à deux caractères du transporteur aérien de l'IATA (ou le code convenu à deux caractères qui désigne les organismes en dehors de l'IATA, comme les AGV)

Par exemple : **PACTPW8**

**Remarque :** Un représentant du CFAPC précisera à quel environnement le symbole est destiné au moment où il est fourni, pour que le technicien puisse saisir la bonne lettre (P ou E).

## 2.2.5.4 Types de réponses

À l'aide du [Diagramme du ciblage du CFAPC](#), cette section explique les divers codes de réponses que transmettra le programme CFAPC.

Une fois que l'on reçoit un message du programme CFAPC, on procède à la validation préliminaire des données pour déterminer les erreurs dans les éléments de données « 7+1 », le cas échéant. Ces erreurs peuvent être le reflet d'une demande https mal formatée, des erreurs d'authentification, des problèmes de serveur ou des données de présentation mal formatées. Les codes d'erreur se trouvent dans les [Réponses aux messages XFNM](#), les [Messages de rapport d'erreur préliminaire](#) ( et les sections des [Codes de réponse HTTP](#).

Quand un message est reçu sans erreurs, un avis « reçu » est envoyé en guise de réponse pour indiquer que les éléments de données « 7+1 » ont bien été reçus par Transports Canada.

Après avoir soumis les données obligatoires pour qu'elles fassent l'objet d'une évaluation, le CFAPC procède à une évaluation des risques pour chaque lettre de transport aérien. Si les données sur la lettre de transport aérien ne contiennent aucun indicateur de risque, le CFAPC transmet aux participants un code qui contient le statut « Évaluation terminée ».

Au cas où les données d'envoi contiendraient des indicateurs de risque, le CFAPC peut alors transmettre des codes pour refléter une RFI, un RFS ou un DNL. Les équipes de



mise en œuvre doivent s’assurer que les scénarios d’essai comportent des mesures pour manipuler les codes dans le type de format sélectionné :

- Pour C-XML, qui comprend les codes DL, DV et CD. Voir [Messages d’avis de statut XCSN](#).
- Pour le CAMIR/C-IMP, qui comprend les codes 7H, 7I, 7J, 8H, 8I, 8J, 6H, 6J, et 6I. Voir [Messages d’avis de statut préliminaire \(PSN\)](#).
- Remarque : Tous les messages du CFAPC contiennent un identifiant de conversation (corps CXML) et/ou un identifiant de corrélation (en-tête http CXML/CIMP) à titre de référence.

## 2.3 Environnements d’essai et de production du CFAPC

Transports Canada propose deux environnements dans le programme CFAPC pour soumettre des données : un environnement d’essai et un environnement de production.

L’environnement d’essai permet aux participants de vérifier les données qu’ils soumettent et de recevoir des réponses du CFAPC dans un espace simulé qui n’affectera pas leurs activités effectives. Cela permet également au CFAPC de mieux connaître les données sur le transporteur aérien et de cerner les problèmes de conformité longtemps avant la date d’entrée en vigueur.

L’environnement de production est celui qui offre la plus grande stabilité et le meilleur rendement et il est mis à la disposition des participants dès qu’ils ont procédé avec succès aux essais dans l’environnement d’essai.

### 2.3.1 Environnement d’essai du CFAPC

Avant de soumettre des données à l’environnement de production du CFAPC, les participants sont tenus de tester leur connectivité et le formatage des messages dans l’environnement d’essai du CFAPC. Après l’inscription, les participants se voient remettre un symbole d’authentification, une URL d’extrémité et des renseignements sur la façon de configurer les connexions pour recevoir des messages depuis l’environnement d’essai du CFAPC.

Une fois qu’ils ont testé une quantité satisfaisante de types de messages, de volumes et d’erreurs, les participants sont invités à soumettre toutes les données courantes à destination du Canada dans l’environnement d’essai.

#### 2.3.1.1 Présentation des données d’essai

Les essais dans l’environnement d’essai doivent débuter par un ou deux lots de 20 à 100 données présentées, dans la mesure du possible des données « en temps réel ». Ces données seront vérifiées par un représentant du CFAPC et le participant sera avisé par le CFAPC s’il y a des problèmes qu’il faut résoudre ou s’il doit soumettre d’autres données d’essai. Ces lots serviront à évaluer la capacité du participant à transmettre les données

des connaissances et des manifestes au CFAPC et à recevoir des messages d'accusé de réception synchrones ou des erreurs en guise de réponse.

### **2.3.1.2 Mise à l'essai des procédures d'atténuation des risques (RFI, RFS et DNL)**

Après avoir testé avec succès les données présentées, le participant est tenu de procéder à un essai de ses procédures d'atténuation des risques. En plus de l'échange de données, cet essai a pour but de simuler les diverses procédures qui seront mises en place des deux côtés au cas où un envoi présenterait un risque. Cela exige la présence d'un représentant du CFAPC et des personnes-ressources techniques du participant 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 (et vraisemblablement de l'agent principal de sûreté du fret dans le cas d'une RFS ou d'un DNL) afin de le prévoir longtemps à l'avance.

L'environnement d'essai du CFAPC adressera alors aux participants un code RFI renvoyant à un envoi particulier et le représentant du CFAPC enverra un courriel d'essai au contact 24/7 en utilisant le modèle de RFI. Le contact 24/7 du participant doit répondre au courriel en fournissant des renseignements complémentaires sur l'envoi, après quoi l'équipe du CFAPC répondra par courriel et présentera un code « RFI résolue ».

Le même processus sera simulé avec un RFS et un DNL. Dans tous les cas, il est vivement conseillé au participant de renvoyer des données réelles dans les modèles réels utilisés, le cas échéant. Par exemple, une RFI peut demander une Déclaration de sûreté de l'envoi (DSE) et/ou un bordereau d'expédition; alors qu'une RFS sollicite un registre de contrôle comportant des renseignements précis stipulés dans le règlement. D'autres directives sont fournies durant la planification de l'essai.

Après un essai fructueux des procédures d'atténuation des risques, le participant sera autorisé à passer au système de production du CFAPC. Durant cette période, les représentants du CFAPC collaboreront avec les participants à la résolution des problèmes techniques qui pourraient survenir durant le passage à l'environnement de production.

**Remarque :** L'environnement d'essai du CFAPC ne bénéficie pas d'un appui 24 heures sur 24.

## **2.3.2 Environnement de production du CFAPC**

Après suffisamment d'essais dans l'environnement d'essai du CFAPC et l'approbation d'un représentant du CFAPC de Transports Canada, les participants passeront à l'environnement de production du CFAPC. Il est prévu que les participants commencent à travailler dans cet environnement au plus tard à l'automne 2024.

### **2.3.2.1 Soutien du CFAPC**

Transports Canada a adopté et appuie les systèmes de sécurité essentiels inhérents à un environnement de production qui permettent au CFAPC de fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Dans le cas inhabituel où le CFAPC connaîtrait une panne inopinée,

Transports Canada avertira les participants lorsqu'une panne est confirmée en leur fournissant d'autres directives. Durant une panne, les participants doivent continuer de présenter des données au CFAPC.

Si vous éprouvez des problèmes à vous connecter au CFAPC, veuillez vous adresser au soutien du CFAPC à l'adresse [pact-information-cfapc@tc.gc.ca](mailto:pact-information-cfapc@tc.gc.ca).

### 2.3.2.2 Procédures d'atténuation des risques (RFI, RFS et DNL)

Si les renseignements fournis ne permettent pas de procéder à l'évaluation des risques d'un envoi, ou qu'il y a suffisamment de données menaçantes qui justifient une RFS ou un DNL, l'environnement de production du CFAPC enverra au participant un code RFI/RFS/DNL renvoyant à un envoi particulier et un représentant du CFAPC fera le suivi au moyen d'un courriel auprès d'un contact présent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 contenant d'autres directives.

Si d'autres mises à jour ou présentations en double sont transmises au CFAPC après l'envoi du code d'atténuation des risques, d'autres messages de réponse seront expédiés en précisant qu'une « retenue » s'impose jusqu'à ce qu'on ait reçu et évalué la réponse par courriel. Si la réponse par courriel est satisfaisante, le représentant du CFAPC répondra par un courriel de confirmation et un message généré par le système sera expédié pour lever la « retenue ». Toutes les transmissions suivantes seront marquées du statut SF ou CO, selon le format du message de réponse.

Si de multiples participants à la chaîne d'approvisionnement ont déjà envoyé au CFAPC un message sur cet envoi précis, toutes les personnes-ressources connexes en seront averties (messages et courriels de statut).

**Remarque :** Jusqu'à ce que la « retenue » soit levée, il est interdit au transporteur aérien de transporter le fret à destination du Canada.

## 3 Caractéristiques des messages du CFAPC

### 3.1 Formats des messages

Le programme CFAPC expédie et reçoit des messages en utilisant les formats Cargo-XML et CAMIR/C-IMP. Vous trouverez l'appui de ces types de messages à l'adresse :

<https://www.iata.org/en/publications/store/cargo-xml-toolkit/>

Tableau 3 : Types de messages pris en charge pour la présentation des données du CFAPC et les réponses

Type de messages Cargo-XML	Type de messages C-IMP	Type de messages CAMIR	Description	Auteur/origine
XFFM	FFM		Renseignements sur le manifeste de vol	Transporteurs aériens/ présentateurs de données
XFWB	FWB		Renseignements sur le connaissance aérien principal	Transporteurs aériens/ présentateurs de données/transitaires de fret
XFZB	FHL		Renseignements sur le connaissance interne	Transporteurs aériens/ présentateurs de données/transitaires de fret
XFNM		PER (erreur) PSN (accusé de réception)	Notification des erreurs de présentation et des accusés de réception	CFAPC
XCSN		PSN	Notification d'une « évaluation terminée » ou de la prise ou de la clôture d'une mesure d'atténuation	CFAPC

Type de messages Cargo-XML	Type de messages C-IMP	Type de messages CAMIR	Description	Auteur/origine
			des risques (RFI, RFS, DNL)	

## 3.2 Versions prises en charge des messages du CFAPC

Le système CFAPC envoie et reçoit les messages Cargo-XML et CAMIR/C-IMP en fonction des versions suivantes :

### 3.2.1 Versions Cargo-XML prises en charge

Tableau 4 : Versions Cargo-XML prises en charge pour présentation au programme CFAPC

Type de messages Cargo-XML	Versions acceptées
XFFM	<ul style="list-style-type: none"><li>• Version 2.00</li><li>• Version 3.00</li></ul>
XFWB	<ul style="list-style-type: none"><li>• Version 3.00</li></ul>
XFZB	<ul style="list-style-type: none"><li>• Version 3.00</li></ul>
XCSN	<ul style="list-style-type: none"><li>• Version 1.00</li></ul>
XFNM	<ul style="list-style-type: none"><li>• Version 3.00</li></ul>

### 3.2.2 Versions C-IMP prises en charge

Tableau 5 : Versions C-IMP prises en charge dans le CFAPC

Type de messages C-IMP	Versions acceptées
FFM	<ul style="list-style-type: none"><li>• Version 7</li><li>• Version 8</li></ul>
FHL	<ul style="list-style-type: none"><li>• Version 4</li><li>• Version 5</li></ul>
FWB	<ul style="list-style-type: none"><li>• Version 16</li><li>• Version 17</li></ul>



### 3.2.3 Versions CAMIR prises en charge

Tableau 6 : Versions et formats de messages sortants dans le CFAPC

Type de messages CAMIR	Versions
CAMIR	• Version 1

## 3.3 Réponses aux messages Cargo-XML

Les sections qui suivent font état des réponses aux messages Cargo-XML.

### 3.3.1 Réponses aux messages XFNM

Ce type de message expédie des réponses d'erreur et d'accusé de réception depuis le programme CFAPC, telles que soulignées dans le tableau suivant

Tableau 7 : Réponses aux messages XFNM

Code de message de réponse	Définition	Exemple
Accusé de réception	Accusé de réception du message reçu sans erreurs	<ram:ConditionCode>Acknowledgement</ram:ConditionCode> <ram:Reason>No Errors</ram:Reason>
MISSING_WBL_LINE	Numéro manquant du connaissance principal	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_WBL_LINE</ram:Reason>
MISSING_HOUSE_BILL_NBR	Numéro manquant du connaissance interne	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_HOUSE_BILL_NBR</ram:Reason>
INVALID_HOUSE_BILL_NBR	Le numéro du connaissance interne est inexact	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>INVALID_HOUSE_BILL_NBR</ram:Reason>
MISSING_CNE_ADDR	Adresse manquante du destinataire	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_CNE_ADDR</ram:Reason>
MISSING_CNE_CTRY	Pays manquant du destinataire	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_CNE_CTRY</ram:Reason>
MISSING_CNE_NAME	Nom manquant du destinataire	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_CNE_NAME</ram:Reason>
MISSING_WEIGHT	Poids manquant du colis	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_WEIGHT</ram:Reason>

Code de message de réponse	Définition	Exemple
INVALID_WEIGHT	Le poids n'est pas un chiffre ou n'a pas pu être extrait	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>INVALID_WEIGHT</ram:Reason>
MISSING_BILL_QTY	Le nombre des pièces de fret du connaissance est manquant	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_BILL_QTY</ram:Reason>
INVALID_BILL_QTY	Le nombre des pièces de fret du connaissance n'est pas un chiffre ou n'a pas pu être extrait	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>INVALID_BILL_QTY</ram:Reason>
MISSING_SHP_ADDR	Adresse manquante de l'expéditeur	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_SHP_ADDR</ram:Reason>
MISSING_SHP_CTRY	Pays manquant de l'expéditeur	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_SHP_CTRY</ram:Reason>
MISSING_SHP_NAME	Nom manquant de l'expéditeur	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_SHP_NAME</ram:Reason>
MISSING_WT_UNITS	Unités de mesure manquantes des poids	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_WT_UNITS</ram:Reason>
INVALID_MESSAGE_TYPE	Il est possible de lire le message, mais on ne peut pas déterminer le type de message	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>INVALID_MESSAGE_TYPE</ram:Reason>
BAD_WBL_FORMAT	On n'a pas pu lire le message	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>BAD_WBL_FORMAT</ram:Reason>
MISSING_CSM_LINE	On n'a pas réussi à extraire les détails de l'envoi	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_CSM_LINE</ram:Reason>
MISSING_CNE_LINE	On n'a pas réussi à extraire les détails du destinataire	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_CNE_LINE</ram:Reason>
MISSING_SHP_LINE	On n'a pas réussi à extraire les détails de l'expéditeur	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_SHP_LINE</ram:Reason>
MISSING_CARGO_DESC	Description manquante du fret	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_CARGO_DESC</ram:Reason>

## Exemple XFN—Message de réponse (erreur)

```
<rsm:Response xmlns:rsm="iata:response:3" xmlns:ram="iata:datamodel:3">
  <rsm:MessageHeaderDocument>
    <ram:ID>012-12360235</ram:ID>
    <ram:Name>Application acknowledgement and error report</ram:Name>
    <ram:TypeCode>294</ram:TypeCode>
    <ram:IssueDateTime>2018-12-31T14:35:00</ram:IssueDateTime>
    <ram:PurposeCode>Response</ram:PurposeCode>
    <ram:VersionID>3.00</ram:VersionID>
    <ram:ConversationID>7</ram:ConversationID>
    <ram:SenderParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">PACTXML</ram:PrimaryID>
    </ram:SenderParty>
    <ram:SenderParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="I">PACTXML</ram:PrimaryID>
    </ram:SenderParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">ALLSTARSAIR</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="I">ALLSTARSAIR1</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
  </rsm:MessageHeaderDocument>
  <rsm:BusinessHeaderDocument>
    <ram:ID>012-12360235</ram:ID>
    <ram:Name>Master Air Waybill</ram:Name>
    <ram:TypeCode>741</ram:TypeCode>
    <ram:StatusCode>Rejected</ram:StatusCode>
  </rsm:BusinessHeaderDocument>
  <rsm:ResponseStatus>
    <ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode>
    <ram:Reason>MISSING_CNE_NAME</ram:Reason>
  </rsm:ResponseStatus>
</rsm:Response>
```

Figure 1 : Réponse d'erreur Cargo-XML

## Exemple XFNМ — Message de réponse (accusé de réception)

```
<rsm:Response xmlns:rsm="iata:response:3" xmlns:ram="iata:datamodel:3">
  <rsm:MessageHeaderDocument>
    <ram:ID>012-12360235</ram:ID>
    <ram:Name>Application acknowledgement and error report</ram:Name>
    <ram:TypeCode>294</ram:TypeCode>
    <ram:IssueDateTime>2018-12-31T14:35:00</ram:IssueDateTime>
    <ram:PurposeCode>Response</ram:PurposeCode>
    <ram:VersionID>3.00</ram:VersionID>
    <ram:ConversationID>7</ram:ConversationID>
    <ram:SenderParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">PACTXML</ram:PrimaryID>
    </ram:SenderParty>
    <ram:SenderParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="I">PACTXML</ram:PrimaryID>
    </ram:SenderParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">ALLSTARAIR</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="I">ALLSTARAIR1</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
  </rsm:MessageHeaderDocument>
  <rsm:BusinessHeaderDocument>
    <ram:ID>012-12360235</ram:ID>
    <ram:Name>Master Air Waybill</ram:Name>
    <ram:TypeCode>741</ram:TypeCode>
    <ram:StatusCode>Received</ram:StatusCode>
  </rsm:BusinessHeaderDocument>
  <rsm:ResponseStatus>
    <ram:ConditionCode>Acknowledgement</ram:ConditionCode>
    <ram:Reason>No Errors</ram:Reason>
  </rsm:ResponseStatus>
</rsm:Response>
```

Figure 2 : Accusé de réception Cargo-XML

### 3.3.2 Messages d'avis de statut XCSN

Le type de message XCSN crée ou actualise un message d'avis de statut. Ce type de message contient l'un des codes de réponse suivants.

Tableau 8 : Codes de réponse Cargo-XML

Code de réponse Cargo-XML	Définition	Exemple
CO	Évaluation terminée	<ram:StatusCode>CO</ram:StatusCode>
RI	Retenue de la demande de renseignements (RFI) émise ou actuellement en place	<ram:StatusCode>RI</ram:StatusCode>
CO	RFI résolue	<ram:StatusCode>CO</ram:StatusCode>
RS	Demande de vérification (RFS) émise ou actuellement en place	<ram:StatusCode>RS</ram:StatusCode>
CO	RFS résolue – retenue levée	<ram:StatusCode>CO</ram:StatusCode>
CD	Ne pas charger (DNL) émis ou actuellement en place	<ram:StatusCode>CD</ram:StatusCode>
CO	DNL résolu	<ram:StatusCode>CO</ram:StatusCode>

## Réponse CSN (RFI)

```
<rsm:CustomsStatusNotification xmlns:rsm="iata:customsstatusnotification:1" xmlns:ram="iata:datamodel:3">
  <rsm:MessageHeaderDocument>
    <ram:ID>014-72800895</ram:ID>
    <ram:Name>Document Response Customs</ram:Name>
    <ram:TypeCode>962</ram:TypeCode>
    <ram:IssueDateTime>2024-01-26T20:20:42</ram:IssueDateTime>
    <ram:PurposeCode>Creation</ram:PurposeCode>
    <ram:VersionID>1.00</ram:VersionID>
    <ram:ConversationID></ram:ConversationID>
    <ram:SenderParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">PACTXML</ram:PrimaryID>
    </ram:SenderParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">XXAIRCARRIER</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
  </rsm:MessageHeaderDocument>
  <rsm:BusinessHeaderDocument>
    <ram:StatusCode>RI</ram:StatusCode>
    <ram:ActionTypeCode>000</ram:ActionTypeCode>
    <ram:ActionTypeName>IMP</ram:ActionTypeName>
    <ram:Information>SELECTEE DATA ISSUE HOLD</ram:Information>
    <ram:IssueDateTime>2024-01-26T20:20:42</ram:IssueDateTime>
  </rsm:BusinessHeaderDocument>
  <rsm:MasterConsignment>
    <ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
      <ram:StageCode>Main-carriage</ram:StageCode>
      <ram:ModeCode>4</ram:ModeCode>
      <ram:Mode>Air Transport</ram:Mode>
      <ram:ID>XX6876T</ram:ID>
      <ram:SequenceNumeric>1</ram:SequenceNumeric>
      <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
        <ram:Name>XX</ram:Name>
      </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
      <ram:ArrivalEvent>
        <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-11-27T23:45:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
        <ram:OccurrenceArrivalLocation>
          <ram:ID>DUB</ram:ID>
          <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
        </ram:OccurrenceArrivalLocation>
      </ram:ArrivalEvent>
      <ram:DepartureEvent>
        <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-11-27T20:00:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
        <ram:OccurrenceDepartureLocation>
          <ram:ID>SNN</ram:ID>
          <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
        </ram:OccurrenceDepartureLocation>
      </ram:DepartureEvent>
    </ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
    <ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
      <ram:StageCode>Main-carriage</ram:StageCode>
      <ram:ModeCode>4</ram:ModeCode>
      <ram:Mode>Air Transport</ram:Mode>
      <ram:ID>XX801</ram:ID>
      <ram:SequenceNumeric>2</ram:SequenceNumeric>
      <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
        <ram:Name>XX</ram:Name>
      </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
    </ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
  </rsm:MasterConsignment>
</rsm:CustomsStatusNotification>
```



```

<ram:ArrivalEvent>
  <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-11-28T11:45:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
  <ram:OccurrenceArrivalLocation>
    <ram:ID>YYZ</ram:ID>
    <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
  </ram:OccurrenceArrivalLocation>
</ram:ArrivalEvent>
<ram:DepartureEvent>
  <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-11-28T09:30:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
  <ram:OccurrenceDepartureLocation>
    <ram:ID>DUB</ram:ID>
    <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
  </ram:OccurrenceDepartureLocation>
</ram:DepartureEvent>
</ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
<ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
  <ram:StageCode>Main-carriage</ram:StageCode>
  <ram:ModeCode>4</ram:ModeCode>
  <ram:Mode>Air Transport</ram:Mode>
  <ram:ID>XX104</ram:ID>
  <ram:SequenceNumeric>3</ram:SequenceNumeric>
  <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
    <ram:Name>XX</ram:Name>
  </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
  <ram:ArrivalEvent>
    <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-11-29T10:30:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
    <ram:OccurrenceArrivalLocation>
      <ram:ID>YVR</ram:ID>
      <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
    </ram:OccurrenceArrivalLocation>
  </ram:ArrivalEvent>
  <ram:DepartureEvent>
    <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-11-29T08:30:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
    <ram:OccurrenceDepartureLocation>
      <ram:ID>YYZ</ram:ID>
      <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
    </ram:OccurrenceDepartureLocation>
  </ram:DepartureEvent>
</ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
<ram:AssociatedReferenceDocument>
  <ram:ID>000-12345678</ram:ID>
  <ram:IssueDate>2023-11-28</ram:IssueDate>
  <ram:TypeCode>740</ram:TypeCode>
</ram:AssociatedReferenceDocument>
</rsm:MasterConsignment>
</rsm:CustomsStatusNotification>

```

Figure 3 : Message de réponse RFI

## 3.4 Réponses aux messages CAMIR

La section qui suit souligne les réponses aux messages de format CAMIR.

### 3.4.1 Messages de rapport d'erreur préliminaire (PER)

Ce type de message envoie les réponses d'erreur possible suivantes du programme CFAPC.

Tableau 9 : Messages d'erreur CAMIR

Type de message de réponse	Explication	Exemple
MISSING_WBL_LINE	Numéro de connaissance principal manquant	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_WBL_LINE
MISSING_HOUSE_BILL_NBR	Numéro de connaissance interne manquant	PER 007-54400194-HAW ERR/MISSING_HOUSE_BILL_NBR
INVALID_HOUSE_BILL_NBR	Numéro de connaissance interne inexact	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/INVALID_HOUSE_BILL_NBR
MISSING_CNE_ADDR	Adresse manquante du destinataire	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_CNE_ADDR
MISSING_CNE_CTRY	Pays manquant du destinataire	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_CNE_CTRY
MISSING_CNE_NAME	Nom manquant du destinataire	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_CNE_NAME
MISSING_WEIGHT	Poids manquant du colis	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_WEIGHT
INVALID_WEIGHT	Le poids n'est pas un chiffre ou n'a pas pu être extrait	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/INVALID_WEIGHT
MISSING_BILL_QTY	Le nombre des pièces de fret du connaissance est absent	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_BILL_QTY
INVALID_BILL_QTY	Le nombre des pièces de fret du connaissance n'est pas un chiffre ou n'a pas pu être extrait	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/INVALID_BILL_QTY
MISSING_SHP_ADDR	Adresse manquante de l'expéditeur	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_SHP_ADDR

Type de message de réponse	Explication	Exemple
MISSING_SHP_CTRY	Pays manquant de l'expéditeur	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_SHP_CTRY
MISSING_SHP_NAME	Nom manquant de l'expéditeur	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_SHP_NAME
MISSING_WT_UNITS	Unités de mesure manquantes pour les poids	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_WT_UNITS
INVALID_MESSAGE_TYPE	Possible de lire le message, mais on n'a pas pu déterminer le type de message	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/INVALID_MESSAGE_TYPE
BAD_WBL_FORMAT	On n'a pas réussi à lire le message	PER ERR/400/BAD_WBL_FORMAT
MISSING_CSM_LINE	On n'a pas réussi à extraire les précisions sur l'envoi	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_CSM_LINE
MISSING_CNE_LINE	On n'a pas réussi à extraire les précisions sur le destinataire	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_CNE_LINE
MISSING_SHP_LINE	On n'a pas réussi à extraire les précisions sur l'expéditeur	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_SHP_LINE
MISSING_CARGO_DESC	Description manquante du fret	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/MISSING_CARGO_DESC

### Exemple PER – Message de réponse (erreur)

```
PER
007-12345675-11AA11111111
ERR/422/MISSING_CNE_ADDR
MISSING_CNE_CTRY
MISSING_CNE_NAME
MISSING_SHP_ADDR
MISSING_SHP_CTRY
MISSING_SHP_NAME
```

Figure 4 : Réponse d'erreur CAMIR

### 3.4.2 Messages d'avis de statut préliminaire (PSN)

Ce type de message envoie les réponses possibles suivantes sous format CAMIR du programme CFAPC.

Tableau 10 : Réponses d'accusé de réception et d'atténuation CAMIR

Message de réponse	Code du message de réponse	Exemple
Message reçu	SR	PSN 007-12345678-ABC1022506 CSN/SR/22NOV1902/NO ERRORS
Évaluation terminée	SF	PSN 007-12345678-ABC1022506 CSN/SF/22NOV1902/ASSESSMENT COMPLETE
RFI	7H	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/7H/22NOV1902/PACT REQUEST FOR INFORMATION HOLD
RFI en place	7J	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/7J/22NOV1902/PACT REQUEST FOR INFORMATION HOLD CURRENTLY IN PLACE
RFI résolue	7I	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/7I/22NOV1902/PACT REQUEST FOR INFORMATION HOLD REMOVED

Message de réponse	Code du message de réponse	Exemple
RFS	8H	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/8H/22NOV1902/PACT REQUEST FOR SCREENING HOLD
RFS en place	8J	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/8J/22NOV1902/PACT REQUEST FOR SCREENING HOLD CURRENTLY IN PLACE
RFS résolue	8I	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/8I/22NOV1902/PACT REQUEST FOR SCREENING HOLD REMOVED
DNL	6H	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/6H/22NOV1902/PACT DO NOT LOAD HOLD
DNL en place	6J	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/6J/22NOV1902/PACT DO NOT LOAD HOLD CURRENTLY IN PLACE
DNL résolu	6I	PSN 007-12345678- ABC31022506 CSN/6I/22NOV1902/PACT DO NOT LOAD REMOVED

### 3.4.3 Codes de réponse HTTP

Le tableau qui suit souligne les codes de réponse HTTP normaux pris en charge par le CFAPC.

Tableau 11 : Codes de réponse HTTP

Code HTTP	Définition
202	Accepté. Le message a été accepté par Transports Canada.

Code HTTP	Définition
422	Le contenu ne peut pas être traité. La syntaxe du message est exacte, mais les renseignements que contient le message sont impossibles à traiter. Veuillez vérifier le contenu de la réponse.
400	Mauvaise demande. La transmission du message n'est pas prise en charge par Transports Canada.
401	Non autorisé. Le symbole a expiré. Veuillez vous adresser à Transports Canada pour solliciter un nouveau symbole.
500	Erreur de service interne. Impossible de traiter ce message. Veuillez essayer à nouveau ultérieurement.
503	Service non disponible. Le serveur de Transports Canada n'est pas disponible. Veuillez vous adresser à Transports Canada pour d'autres consignes.

## 3.5 Exemples de messages du CFAPC

Les messages suivants donnent des exemples de données présentées et de réponses escomptées à la fois en format Cargo-XML et CAMIR.

### 3.5.1 Exemple de présentation d'un message Cargo-XML

Les messages suivants sont des exemples d'un connaissance aérien principal et d'une réponse d'accusé de réception en format Cargo-XML.



## Exemple de présentation d'un connaissance aérien principal

```
version="1.0" encoding="UTF-8"?>
aybill
lns:ccts="urn:un:unece:unefact:documentation:standard:CoreComponentsTechnicalSpecification
lns:udt="urn:un:unece:unefact:data:standard:UnqualifiedDataType:8"
lns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance"
lns:ibws="http://information-broker.int.kn/WebService"
lns:rsm="iata:waybill:1"
lns:ram="iata:datamodel:3" xsi:schemaLocation="iata:waybill:1 Waybill_1.xsd">
sm:MessageHeaderDocument>
  <ram:ID>007-12345621</ram:ID>
  <ram:Name>Master Air Waybill</ram:Name>
  <ram:TypeCode>741</ram:TypeCode>
  <ram:IssueDateTime>2023-01-27T14:53:23</ram:IssueDateTime>
  <ram:PurposeCode>Creation</ram:PurposeCode>
  <ram:VersionID>3.00</ram:VersionID>
  <ram:ConversationID>TOK12380009</ram:ConversationID>
  <ram:SenderParty>
    <ram:PrimaryID schemeID="P">LMNOPLOGISTICSJPKN/TOKYO1</ram:PrimaryID>
  </ram:SenderParty>
  <ram:SenderParty>
    <ram:PrimaryID schemeID="C">LMNOPLOGISTICS</ram:PrimaryID>
  </ram:SenderParty>
  <ram:RecipientParty>
    <ram:PrimaryID schemeID="C">PACTXML</ram:PrimaryID>
  </ram:RecipientParty>
rsm:MessageHeaderDocument>
sm:BusinessHeaderDocument>
  <ram:ID>007-12345621</ram:ID>
  <ram:SenderAssignedID>444555666777440</ram:SenderAssignedID>
  <ram:IncludedHeaderNote>
    <ram:ContentCode>C</ram:ContentCode>
    <ram:Content>Consolidation Shipment</ram:Content>
  </ram:IncludedHeaderNote>
  <ram:SignatoryConsignorAuthentication>
    <ram:Signatory>REN SATO</ram:Signatory>
  </ram:SignatoryConsignorAuthentication>
  <ram:SignatoryCarrierAuthentication>
    <ram:ActualDateTime>2023-01-27T00:00:00</ram:ActualDateTime>
    <ram:Signatory>LMNOPLOGISTICS</ram:Signatory>
    <ram:IssueAuthenticationLocation>
      <ram:Name>TOKYO</ram:Name>
    </ram:IssueAuthenticationLocation>
  </ram:SignatoryCarrierAuthentication>
rsm:BusinessHeaderDocument>
sm:MasterConsignment>
  <ram:FreightForwarderAssignedID>444555666777440</ram:FreightForwarderAssignedID>
  <ram:NilCarriageValueIndicator>true</ram:NilCarriageValueIndicator>
  <ram:NilCustomsValueIndicator>true</ram:NilCustomsValueIndicator>
  <ram:NilInsuranceValueIndicator>true</ram:NilInsuranceValueIndicator>
  <ram>TotalChargePrepaidIndicator>true</ram>TotalChargePrepaidIndicator>
  <ram>TotalDisbursementPrepaidIndicator>true</ram>TotalDisbursementPrepaidIndicator>
  <ram>IncludedTareGrossWeightMeasure unitCode="KGM">1210.2</ram>IncludedTareGrossWeightMea
  <ram>TotalPieceQuantity>4</ram>TotalPieceQuantity>
  <ram:ProductID>VIPRO</ram:ProductID>
  <ram:ConsignorParty>
    <ram:Name>LMNOP LOGISTICS LTD. TOKYO INT'L AIRPORT OFFICE</ram:Name>
    <ram:PostalStructuredAddress>
      <ram:PostcodeCode>100-0021</ram:PostcodeCode>
      <ram:StreetName>CARGO AGENT BLDG NO 1- ROOM 125</ram:StreetName>
      <ram:CityName>OTA CITY</ram:CityName>
      <ram:CountryID>JP</ram:CountryID>
      <ram:CountryName>JAPAN</ram:CountryName>
    </ram:PostalStructuredAddress>
  </ram:ConsignorParty>
```

---

```

<ram:ConsigneeParty>
  <ram:Name>LMNOPLOGISTICS</ram:Name>
  <ram:PostalStructuredAddress>
    <ram:PostcodeCode></ram:PostcodeCode>
    <ram:StreetName>200 AGINCOURT RD</ram:StreetName>
    <ram:CityName>WINNIPEG</ram:CityName>
    <ram:CountryID>CA</ram:CountryID>
    <ram:CountryName>CANADA</ram:CountryName>
  </ram:PostalStructuredAddress>
</ram:ConsigneeParty>
<ram:FreightForwarderParty>
  <ram:Name>LMNOPLOGISTICS. TOKYO INT'L AIRPORT OFFICE</ram:Name>
  <ram:CargoAgentID>123450047</ram:CargoAgentID>
  <ram:FreightForwarderAddress>
    <ram:PostcodeCode>100-0021</ram:PostcodeCode>
    <ram:StreetName>CARGO AGENT BLDG NO 1- ROOM 125</ram:StreetName>
    <ram:CityName>OTA CITY</ram:CityName>
    <ram:CountryID>JP</ram:CountryID>
  </ram:FreightForwarderAddress>
  <ram:SpecifiedCargoAgentLocation>
    <ram:ID>0023</ram:ID>
  </ram:SpecifiedCargoAgentLocation>
</ram:FreightForwarderParty>
<ram:OriginLocation>
  <ram:ID>HND</ram:ID>
  <ram:Name>TOKYO INTERNATIONAL</ram:Name>
</ram:OriginLocation>
<ram:FinalDestinationLocation>
  <ram:ID>YWG</ram:ID>
  <ram:Name>WINNIPEG</ram:Name>
</ram:FinalDestinationLocation>
<ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
  <ram:StageCode>MAIN-CARRIAGE</ram:StageCode>
  <ram:ID>AF291</ram:ID>
  <ram:SequenceNumeric>1</ram:SequenceNumeric>
  <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
    <ram:Name>AF</ram:Name>
  </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
  <ram:ArrivalEvent>
    <ram:OccurrenceArrivalLocation>
      <ram:ID>CDG</ram:ID>
      <ram:TypeCode>AIRPORT</ram:TypeCode>
    </ram:OccurrenceArrivalLocation>
  </ram:ArrivalEvent>
  <ram:DepartureEvent>
    <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-01-28T00:00:00</ram:ScheduledOccurrenceDateT
  </ram:DepartureEvent>
</ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
<ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
  <ram:StageCode>MAIN-CARRIAGE</ram:StageCode>
  <ram:ID>AF224</ram:ID>
  <ram:SequenceNumeric>2</ram:SequenceNumeric>
  <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
    <ram:Name>AF</ram:Name>
  </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
  <ram:ArrivalEvent>
    <ram:OccurrenceArrivalLocation>
      <ram:ID>HHN</ram:ID>
      <ram:TypeCode>AIRPORT</ram:TypeCode>

```

---

```

        <ram:OccurrenceArrivalLocation>
            <ram:ID>HHN</ram:ID>
            <ram:TypeCode>AIRPORT</ram:TypeCode>
        </ram:OccurrenceArrivalLocation>
    </ram:ArrivalEvent>
    <ram:DepartureEvent>
        <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-01-29T00:00:00</ram:ScheduledOccurrenceDate
    </ram:DepartureEvent>
</ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
<ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
    <ram:StageCode>MAIN-CARRIAGE</ram:StageCode>
    <ram:ID>AF304</ram:ID>
    <ram:SequenceNumeric>3</ram:SequenceNumeric>
    <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
        <ram:Name>AF</ram:Name>
    </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
    <ram:ArrivalEvent>
        <ram:OccurrenceArrivalLocation>
            <ram:ID>YWG</ram:ID>
            <ram:TypeCode>AIRPORT</ram:TypeCode>
        </ram:OccurrenceArrivalLocation>
    </ram:ArrivalEvent>
    <ram:DepartureEvent>
        <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-01-30T00:00:00</ram:ScheduledOccurrenceDate
    </ram:DepartureEvent>
</ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
<ram:IncludedAccountingNote>
    <ram:ContentCode>GEN</ram:ContentCode>
    <ram:Content>PAYMENT BY CREDIT CARD</ram:Content>
</ram:IncludedAccountingNote>
<ram:ApplicableOriginCurrencyExchange>
    <ram:SourceCurrencyCode>JPY</ram:SourceCurrencyCode>
</ram:ApplicableOriginCurrencyExchange>
<ram:ApplicableLogisticsAllowanceCharge>
    <ram:ID>CG</ram:ID>
    <ram:PrepaidIndicator>true</ram:PrepaidIndicator>
    <ram:PartyTypeCode>C</ram:PartyTypeCode>
    <ram:ActualAmount currencyID="JPY">318</ram:ActualAmount>
</ram:ApplicableLogisticsAllowanceCharge>
<ram:ApplicableLogisticsAllowanceCharge>
    <ram:ID>MY</ram:ID>
    <ram:PrepaidIndicator>true</ram:PrepaidIndicator>
    <ram:PartyTypeCode>C</ram:PartyTypeCode>
    <ram:ActualAmount currencyID="JPY">138313</ram:ActualAmount>
</ram:ApplicableLogisticsAllowanceCharge>
<ram:ApplicableLogisticsAllowanceCharge>
    <ram:ID>SC</ram:ID>
    <ram:PrepaidIndicator>true</ram:PrepaidIndicator>
    <ram:PartyTypeCode>C</ram:PartyTypeCode>
    <ram:ActualAmount currencyID="JPY">7263</ram:ActualAmount>
</ram:ApplicableLogisticsAllowanceCharge>
<ram:ApplicableRating>
    <ram:TypeCode>F</ram:TypeCode>
    <ram>TotalChargeAmount currencyID="JPY">1585755</ram>TotalChargeAmount>
    <ram>IncludedMasterConsignmentItem>
        <ram:SequenceNumeric>1</ram:SequenceNumeric>
        <ram:TypeCode listAgencyID="1"/>
        <ram>GrossWeightMeasure unitCode="KGM">1210.2</ram>GrossWeightMeasure>
        <ram>GrossVolumeMeasure unitCode="MTQ">0.780</ram>GrossVolumeMeasure>

```

```

    <ram:PackageQuantity>000004</ram:PackageQuantity>
    <ram:PieceQuantity>4</ram:PieceQuantity>
    <ram:Information>NDA</ram:Information>
    <ram:NatureIdentificationTransportCargo>
      <ram:Identification>CONSOLIDATION AS PER ATTACHED MANIFEST</ram:Identification>
    </ram:NatureIdentificationTransportCargo>
    <ram:ApplicableFreightRateServiceCharge>
      <ram:CategoryCode>Q</ram:CategoryCode>
      <ram:ChargeableWeightMeasure unitCode="KGM">1210.5</ram:ChargeableWeightMeasure>
      <ram:AppliedRate>1310</ram:AppliedRate>
      <ram:AppliedAmount currencyID="JPY">1585755</ram:AppliedAmount>
    </ram:ApplicableFreightRateServiceCharge>
  </ram:IncludedMasterConsignmentItem>
</ram:ApplicableRating>
<ram:ApplicableTotalRating>
  <ram:TypeCode>F</ram:TypeCode>
  <ram:ApplicablePrepaidCollectMonetarySummation>
    <ram:PrepaidIndicator>true</ram:PrepaidIndicator>
    <ram:WeightChargeTotalAmount currencyID="JPY">1685755</ram:WeightChargeTotalAmount>
    <ram:ValuationChargeTotalAmount currencyID="JPY">0</ram:ValuationChargeTotalAmount>
    <ram:TaxTotalAmount currencyID="JPY">0</ram:TaxTotalAmount>
    <ram:AgentTotalDuePayableAmount currencyID="JPY">0</ram:AgentTotalDuePayableAmount>
    <ram:CarrierTotalDuePayableAmount currencyID="JPY">145894</ram:CarrierTotalDuePayableAmount>
    <ram:GrandTotalAmount currencyID="JPY">1721649</ram:GrandTotalAmount>
  </ram:ApplicablePrepaidCollectMonetarySummation>
</ram:ApplicableTotalRating>
</rsm:MasterConsignment>
</waybill>

```

Figure 5 : Exemple d'un connaissance aérien principal Cargo-XML

## Réponse (accusé de réception – pas d'erreurs)

```

<?xml version="1.0" encoding="utf-8"?>
<rsm:Response xmlns:ram="iata:datamodel:3" xmlns:rsm="iata:response:3">
  <rsm:MessageHeaderDocument>
    <ram:ID>007-12345621</ram:ID>
    <ram:Name>Application acknowledgement and error report</ram:Name>
    <ram:TypeCode>294</ram:TypeCode>
    <ram:IssueDateTime>2023-10-03T20:24:45</ram:IssueDateTime>
    <ram:PurposeCode>Response</ram:PurposeCode>
    <ram:VersionID>3.0</ram:VersionID>
    <ram:ConversationID>1</ram:ConversationID>
    <ram:SenderParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">PACTXML</ram:PrimaryID>
    </ram:SenderParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">LMNOPLOGISTICS</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="P">LMNOPLOGISTICSJPKN/TOKYO1</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
  </rsm:MessageHeaderDocument>
  <rsm:BusinessHeaderDocument>
    <ram:ID>007-12345621</ram:ID>
    <ram:Name>Master Air Waybill</ram:Name>
    <ram:TypeCode>741</ram:TypeCode>
    <ram:StatusCode>Received</ram:StatusCode>
  </rsm:BusinessHeaderDocument>
  <rsm:ResponseStatus>
    <ram:ConditionCode>Acknowledgement</ram:ConditionCode>
    <ram:Reason>No Errors</ram:Reason>
  </rsm:ResponseStatus>
</rsm:Response>

```

Figure 6 : Accusé de réception Cargo-XML – exemple sans erreurs

## Exemple du manifeste de vol

```
<?xml version="1.0" encoding="UTF-8"?>
<ns0:FlightManifest
  xmlns:ns0="iata:flightmanifest:1"
  xmlns:ns2="urn:un:unece:unfact:data:standard:QualifiedDataType:7"
  xmlns:ns3="urn:un:unece:unfact:identifierlist:standard:5:ISO316612A:SecondEdition2006VI-6"
  xmlns:ns4="urn:un:unece:unfact:codelist:standard:IANA:MIMEMediaType:2009-09-01"
  xmlns:ns5="urn:un:unece:unfact:codelist:standard:6:0133:40106"
  xmlns:ns6="urn:un:unece:unfact:codelist:standard:UNECE:DocumentNameCode:D09A"
  xmlns:ns7="urn:un:unece:unfact:codelist:standard:5:ISO42173A:2009-09-09"
  xmlns:ns8="urn:un:unece:unfact:codelist:standard:6:3055:D09A"
  xmlns:ns9="urn:un:unece:unfact:codelist:standard:UNECE:TransportModeCode:2"
  xmlns:udt="urn:un:unece:unfact:data:standard:UnqualifiedDataType:8"
  xmlns:ram="iata:datamodel:3"
  xmlns:ns9="urn:un:unece:unfact:codelist:standard:IANA:CharacterSetCode:2007-05-14"
  xmlns:ns5="urn:un:unece:unfact:codelist:standard:6:Recommendation20:6"
  xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance" xsi:schemaLocation="iata:flightmanifest:1 file:///c:/Users/JNuijt/
<ns0:MessageHeaderDocument>
  <ram:ID>XX123420230330PVG</ram:ID>
  <ram:Name>Transport Loading Report</ram:Name>
  <ram:TypeCode listID="1001" listAgencyID="6" listVersionID="D09A">122</ram:TypeCode>
  <ram:IssueDateTime>2023-04-01T12:17:50</ram:IssueDateTime>
  <ram:PurposeCode>Creation</ram:PurposeCode>
  <ram:VersionID>2.00</ram:VersionID>
  <ram:ConversationID>2d650120-8x53-94fb-e28b-cfb1adef00ff</ram:ConversationID>
  <ram:SenderParty>
    <ram:PrimaryID>QQQMAA</ram:PrimaryID>
  </ram:SenderParty>
  <ram:RecipientParty>
    <ram:PrimaryID>DDDUNPA</ram:PrimaryID>
  </ram:RecipientParty>
</ns0:MessageHeaderDocument>
<ns0:BusinessHeaderDocument>
  <ram:ID>XX123420230330PVG</ram:ID>
</ns0:BusinessHeaderDocument>
<ns0:LogisticsTransportMovement>
  <ram:StageCode>Main-Carriage</ram:StageCode>
  <ram:ModeCode listID="Recommendation 19" listAgencyID="6" listVersionID="2">4</ram:ModeCode>
  <ram:Mode>AIR TRANSPORT</ram:Mode>
  <ram:ID>XX1234</ram:ID>
  <ram:SequenceNumeric>1</ram:SequenceNumeric>
  <ram:TotalPieceQuantity>0</ram:TotalPieceQuantity>
  <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
    <ram:Name>N706PT</ram:Name>
  </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
  <ram:DepartureEvent>
    <ram:DepartureOccurrenceDateTime>2023-03-30T00:00:00</ram:DepartureOccurrenceDateTime>
    <ram:DepartureDateTimeTypeCode>S</ram:DepartureDateTimeTypeCode>
    <ram:OccurrenceDepartureLocation>
      <ram:ID>PVG</ram:ID>
      <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
    </ram:OccurrenceDepartureLocation>
  </ram:DepartureEvent>
</ns0:LogisticsTransportMovement>
<ns0:ArrivalEvent>
  <ram:ArrivalOccurrenceDateTime>2023-03-31T09:36:00</ram:ArrivalOccurrenceDateTime>
  <ram:ArrivalDateTimeTypeCode>S</ram:ArrivalDateTimeTypeCode>
  <ram:DepartureOccurrenceDateTime>2023-03-30T21:59:00</ram:DepartureOccurrenceDateTime>
  <ram:DepartureDateTimeTypeCode>S</ram:DepartureDateTimeTypeCode>
  <ram:OccurrenceArrivalLocation>
    <ram:ID>YUL</ram:ID>
    <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
  </ram:OccurrenceArrivalLocation>
  <ram:AssociatedTransportCargo>
    <ram:TypeCode>NIL</ram:TypeCode>
  </ram:AssociatedTransportCargo>
</ns0:ArrivalEvent>
</ns0:FlightManifest>
```

Figure 7 : exemple d'un FFM Cargo-XML

### 3.5.2 Exemple de présentation d'un message C-IMP

Les messages suivants sont des exemples : de connaissances principal et interne, d'une réponse d'accusé de réception et d'une réponse d'erreur, en format C-IMP et CAMIR. Le dernier exemple représente un message de type FFM d'un manifeste de vol, en format C-IMP.



## Exemple de présentation d'un connaissance principal

```
FWB/16
000-12345623BERYVR/T2K35MC0.12
FLT/TK2171/06/TK0035/08
RTG/ISTTK/YULTK
SHP
/VCE OUTO. HANS RILMACHT
/7 MAGISTRATSWEG.SPANDAU
/BERLIN
/DE/13591
CNE
/ANDRE ESCOTT LTD
/1326 DAVIE STREET VANCOUVER
/BRITISH COLUMBIA/BC
/CA/V6E1N6
AGT/0KASSIE/1237164/0077/CAT
/EKOL LOJISTIK ANONIM SIRKETI
/ANK
CVD/USD/PP/PP/NVD/NCV/XXX
RTD/1/P2/
48/CQ/W35/R4.8/T230.4
/NG/CAR WINDOW ASSSEMBLY.CAR PARTS
/2/ND//CMT43-43-24/1
/3/ND//CMT53-53-28/1
/4/NV/MC0.12
OTH/P/AWA60FEC30MOC60
/P/CGC3FSC7.2
PPD/WT230.4/VC0/TX0
/OA60/OC100.2/CT390.6
ISU/06JAN23/BERLIN ESENBAGA/EKOL
OSI/E-AWB SB000177
REF/ISTHSTK
COR/T1
SPH/EAP/ECC/SPX
OCI//ISS/RA/TR YA-A 019-03 0427
///SM/S15
///SN/909687
///SD/06JAN231602
///SM/XRY
/TR/
SS/RA/TR YA-A 019-07 0327
///ED/0627
```

Figure 8 : Exemple de présentation d'un connaissance principal C-IMP

## Exemple de réponse d'accusé de réception

```
PSN
000-12345623
CSN/SR/110CT1705/No Errors
```

Figure 9 : Accusé de réception C-IMP

## Exemple de présentation d'un connaissance interne comportant des erreurs

```
FHL/5
MBI/123-45678902MAAYYZ/T1K77
HBS/MAA12326064/MAAYYZ/1/K77/1/ELECTRIC MOTOR
/EAP/NSC
TXT/ELECTRIC MOTOR - STEEL AND COPPER|
HTS/850132
SHP
NAM/LLM FORGINGS LTD
ADR/PARANUR VILLAGE
LOC/PARANUR/TN
/IN/603198
CNE
NAM/ENEDYM INC
ADR/301A-175 MAIN STREET SOUTH
LOC/HAMILTON/ON
/CA/L8M 0A1
CVD/INR/PP/NVD/NCV/XXX
```

Figure 10 : Connaissance interne C-IMP comportant des erreurs

## Exemple de réponse d'erreur

```
PER

ERR/400/BAD_WBL_FORMAT
```

Figure 11 : Exemple de réponse d'erreur

## Exemple de manifeste de vol

```
FFM/8
1/WS2569/30JAN/MXP/C-GVWJ
YVR
000-12345622MXPYVR/T2K60MC0.14/WATCHES
000-12345633MXPYVR/T2K40MC0.12/PERSONAL EFFECT
ULD/AKH16867ZZ
000-12345655MXPYVR/T1K45MC0.53/DOCUMENTS
ULD/AKH17454ZZ
000-12345699MXPYVR/S1K150MC1.50T3/TEXTILES/ECC
000-12345688MXPYVR/T1K14MC0.14/MEDICINES
/PER
ULD/DVA1234ZZ
000-12345601MXPYVR/T15K80MC1/SPORTS EQUIP
LAST
```

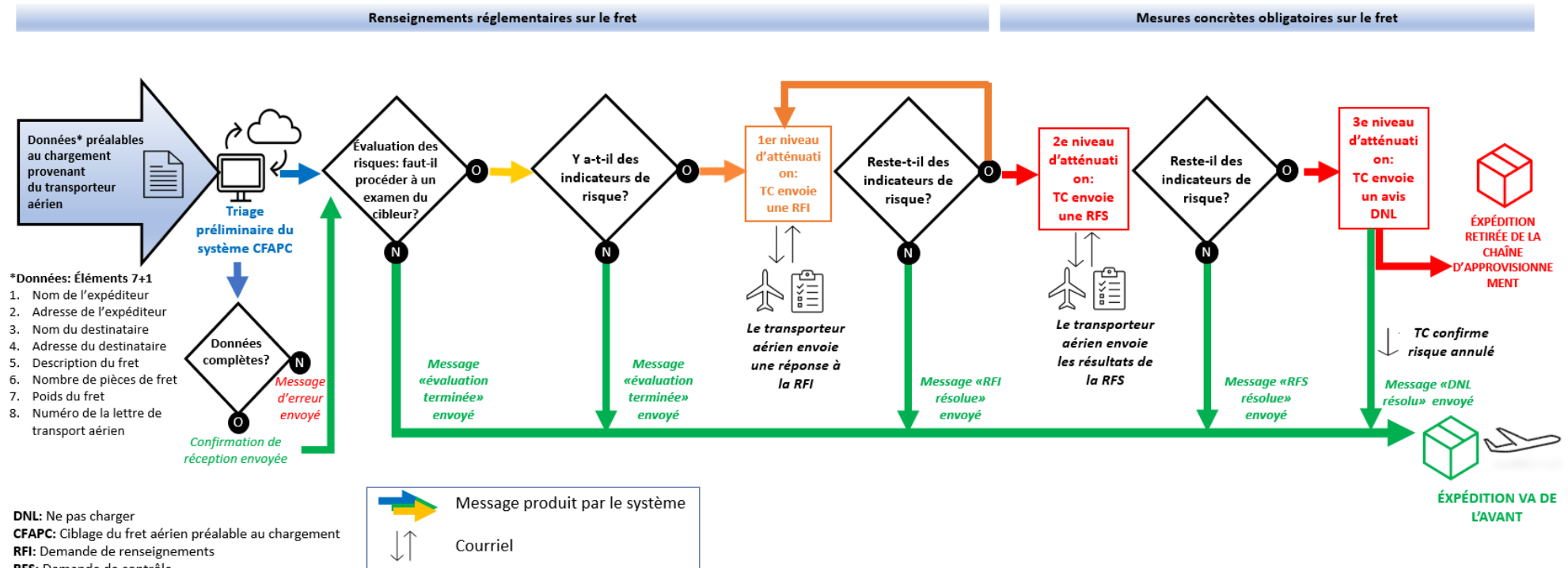
Figure 12 : Message du manifeste de vol



## 4 Diagramme du ciblage du CFAPC

UNCLASSIFIED / NON CLASSIFIÉ

### Diagramme de ciblage CFAPC



## 5 Glossaire

Abréviation/terme	Définition
API	Interface de programmation d'application
C-IMP	Procédures de message d'échange de fret. Protocole de message et norme créés par l'IATA.
Cargo-XML	Norme XML créée par l'IATA utilisée dans les communications électroniques.
CAMIR	Type de réponse du programme CFAPC (en réponse au C-IMP)
CSN/XCSN	Type de message de réponse à un avis de statut douanier
Data Submitter	Présentateur de données : l'entité qui présente les renseignements numériques de la lettre de transport au CFAPC.
DNL	Ne pas charger
FFM (C-IMP) XFFM (Cargo-XML)	Message du manifeste de vol
AGV/AGM	Agent général des ventes/de manutention
HAWB, HAWB#	Connaissance aérien interne, numéro du connaissance aérien interne
IATA	Association du transport aérien international
LPD	Dernier point de départ. Dernière escale à l'itinéraire avant de partir à destination du Canada.
MAWB, MAWB#	Connaissance aérien principal, numéro du connaissance aérien principal
CFAPC	Ciblage du fret aérien préalable au chargement
Participant au CFAPC	L'entité réglementée qui est tenue de participer au CFAPC. Il s'agit toujours du transporteur aérien qui exploite le vol entre le dernier point de départ avant d'arriver au Canada.
PER	Rapport d'erreur préliminaire. Réponse d'erreur du CFAPC en format C-IMP.
PSN	Avis de statut préliminaire. Réponse d'accusé de réception du CFAPC en format C-IMP.
RFI	Demande de renseignements
RFS	Demande de vérification
XFNM	Message de réponse envoyé en format Cargo-XML.

## 6 Notes de mise en œuvre

Si l'un quelconque des participants ou des présentateurs de données présentent actuellement des données au prototype de CFAPC, Transports Canada adresse ses remerciements à tous ceux qui ont fourni une rétroaction essentielle et qui ont contribué à la nouvelle conception du CFAPC.

Transports Canada entrera en rapport avec les participants et les présentateurs de données pour leur fournir des directives séparées de mise à niveau avant de migrer à la nouvelle version du CFAPC.