

# Ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC) Intégration des transporteurs aériens

2025



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Canada

# Objectif

- Revoir les exigences clés du *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (fret aérien)* qui est en vigueur depuis le **1er avril 2025**
- Revoir les éléments clés du *Guide de mise en œuvre technique* du CFAPC.
- Partager des questions et réponses sur le programme de CFAPC.



## Qu'est-ce le CFAPC?

Le CFAPC vise à cerner et à prendre des mesures d'atténuation en ce qui concerne les expéditions de fret aérien à risque élevé avant leur transport vers le Canada. Pour ce faire, on procède à l'évaluation des risques des renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) à l'aide d'outils d'analyse avancée.

# Portée du programme de CFAPC

## Le programme s'applique aux:

- ✓ **Transporteurs aériens** qui transportent du fret à bord de vols au départ de l'étranger et 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 programme ne s'applique pas:

- ⊗ Au courrier
- ⊗ Aux valises diplomatiques ou consulaires
- ⊗ Aux bagages enregistrés des passagers
- ⊗ Aux bagages de cabine des passagers
- ⊗ Au fret aérien transporté à bord d'un vol au départ du Canada
- ⊗ Au fret aérien à bord de vols à l'intérieur du Canada
- ⊗ Au fret qui arrive au Canada par un autre moyen de transport, tel que par mode routier, maritime, ou ferroviaire (y compris lorsque le dernier segment d'un vol est acheminé par mode routier).

# Qui peut participer (autre que les transporteurs aériens)?

- 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 de 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*.



# Renseignements requis – Avant le chargement

## Renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) 7+1

- Numéro de la lettre de transport aérien
- Nom de chaque expéditeur d'origine
- Adresse de chaque expéditeur d'origine
- Nom de chaque destinataire
- Adresse de chaque destinataire
- Description de chacune des pièces de fret
- Nombre de pièces de fret
- Poids total du fret

- La personne ou compagnie qui a expédié les marchandises par transport aérien au Canada, au premier point de transport de l'expédition.
- La personne ou compagnie à qui les marchandises seront livrées (sont expédiées).
- Description précise du fret, en langage clair.  
\*Le code de système harmonisé (code SH) n'est pas obligatoire.
- La plus petite unité d'emballage externe représente une pièce de fret.

# Renseignements requis – Après le départ

**Renseignements sur le manifeste de vol (FFM):** à soumettre dès que possible après le départ et avant l'arrivée du vol

Date du vol

Numéro du vol

Aérodrome de destination

Heure de départ (l'heure de soumission du message FFM est acceptée comme étant équivalente)

Liste des numéros des lettres de transport aérien (AWB) du vol

Pourquoi? Transports Canada exige les renseignements sur le vol après le départ afin de signaler la fin de la période d'évaluation des risques de chaque lettre de transport aérien (AWB). Toutes mises à jour reçues après cette période ne seront pas évaluées.

Les renseignements sur le vol sont aussi utilisés pour la conformité. Le CFAPC effectue une comparaison entre les lettres de transport aériennes (AWB) évaluées et celles à bord

# Types de messages pris en charge pour «l'API Web»\* du CFAPC

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 des risques (RFI, RFS, DNL)	CFAPC

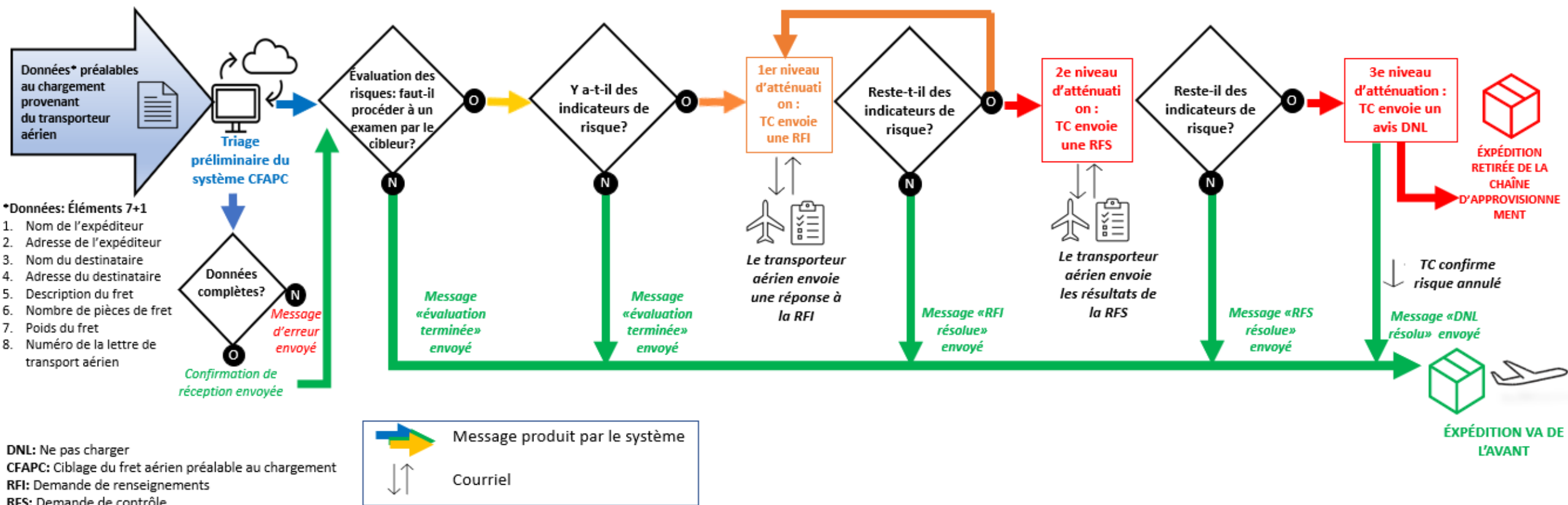
\*API Web: interface de protocole d'application Web  
(« Web API »)



# Diagramme de ciblage CFAPC

Renseignements réglementaires sur le fret

Mesures concrètes obligatoires sur le fret



# Messages d'accusé de réception, d'erreur et d'évaluation terminée

## Interdiction

**743** Il est interdit au transporteur aérien de transporter du fret à bord d'un vol à moins que les conditions suivantes ne soient remplies :

- a) le ministre a confirmé avoir reçu les renseignements visés aux paragraphes 741(1) et, s'il y a lieu, 741(2);
- b) il a confirmé qu'aucune mesure ne sera prise à la suite de l'évaluation des renseignements supplémentaires fournis en application du paragraphe 741(3);
- c) il n'a pas délivré un avis « Ne pas charger » à l'égard du fret;
- d) il a confirmé qu'aucune mesure ne sera prise à la suite de l'évaluation des renseignements supplémentaires fournis en application du paragraphe 741(3);



Voir les codes d'erreurs aux sections 3.3.1, 3.4.1 du Guide de mise en oeuvre technique

	Réception initiale	Analyse du système	Évaluation par un cibleur
Message	1. Accusé de réception 2. Erreur	Évaluation terminée	1. Évaluation terminée 2. RFI/RFS/DNL 3. Données insuffisantes/de mauvaise qualité
Chronologie (Délai)	Instantané	< 30 minutes	< 2 heures
Exigé pour le transport	1. Oui 2. Doit être résolu	Non	1. Non 2. Doit être résolu 3. Doit être résolu

Le code d'erreur "MISSING" est aussi utilisé en cas de données insuffisantes/de mauvaise qualité

# Mesures d'atténuation des risques

## Demandes de renseignements (RFI), Demandes de contrôle (RFS), avis Ne pas charger (DNL)

- Rappel: les personnes-ressources disponibles 24h sur 24, 7 jours sur 7 doivent être prêtes à répondre si une demande est envoyée par le système (et ensuite accompagnée par un courriel).

## RFS

- Les modifications aux *Mesures de sûreté des transporteurs aériens* (MSTA), qui donnent plus de renseignements sur les contrôles, sont disponibles sur le portail de communication sécurisé de Transports Canada (PCSTC).
  - Référence: **Contrôle du fret sur demande**  
**742 (1)** À la demande du ministre, le transporteur aérien effectue le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté.

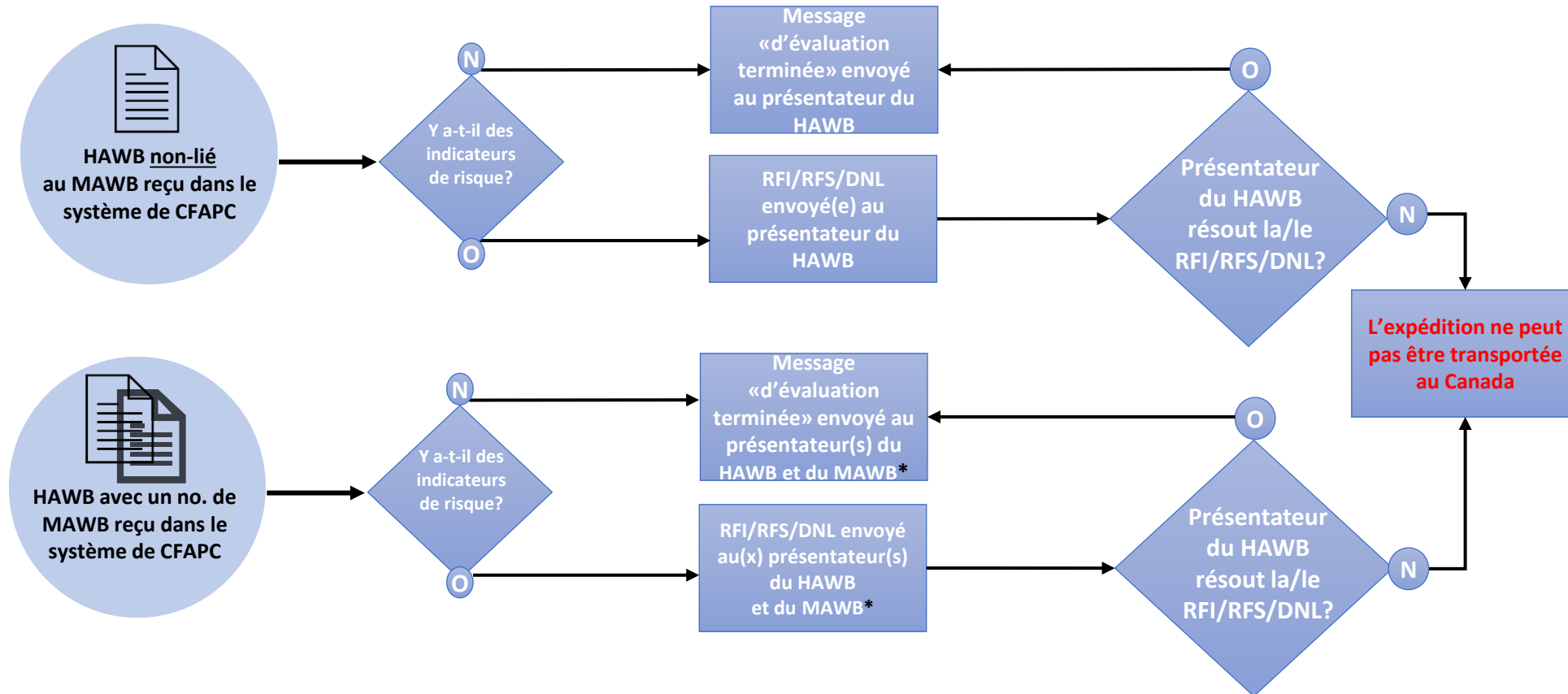
# Soumissions des connaissances internes et soumissions multiples

- Le règlement ne précise ni connaissance principal (MAWB)<sup>1</sup> ni connaissance interne (HAWB)<sup>2</sup>, cependant, Transports Canada exige *un* numéro de connaissance aérien (AWB) associé aux 7 autres éléments de données qui pourra ensuite être lié à la liste des connaissances envoyée après le départ du vol.
- Les connaissances internes (HAWB) pourraient être requis si les renseignements dans le connaissance principal (MAWB) ne satisfont pas les exigences réglementaires (voir les diapositives suivantes sur le traitement des données).
- Si un transitaire de fret envoie les connaissances internes au nom d'un transporteur aérien afin que Transports Canada y évalue les risques, et que le transporteur aérien envoie ensuite les connaissances principaux dans les renseignements du départ du vol, chaque connaissance interne devra inclure le numéro du connaissance principal (no. de MAWB).
  - Les connaissances internes sans no. de MAWB seront acceptés mais devront être mis à jour une fois que le no. du MAWB est connu.

<sup>1</sup> HAWB: connaissance aérien interne  
(« House Air Waybill »)

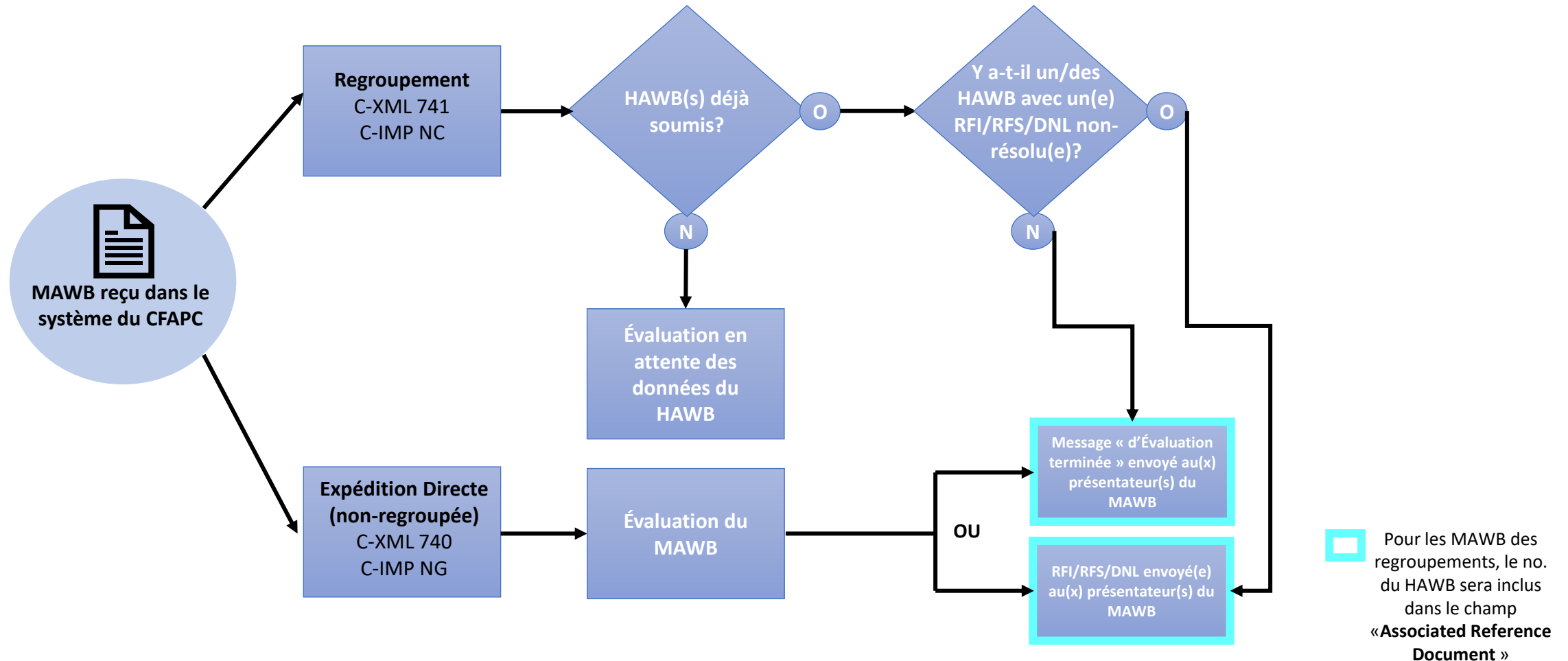
<sup>2</sup> MAWB: connaissance aérien  
principal (« Master Air Waybill »)

# Traitement des données pour les connaissances internes



\*Si le MAWB a déjà été envoyé au système de CFAPC, la réponse du CFAPC est envoyée au(x) présentateur(s) du MAWB. Si le MAWB n'a pas été envoyé au système de CFAPC, la réponse du CFAPC est envoyée seulement au présentateur du HAWB. Une fois que le MAWB est envoyé, la diapositive « Traitement des données pour les regroupements et les expéditions directes » s'applique.

# Traitement des données pour les regroupements et les expéditions directes





# Panne – Attentes des transporteurs aériens

Sorte de problème	Indicateur	Réponse attendue	Adresse-contact
Message d'accusé de réception	Code de réponse HTTP 500 ou 503	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en oeuvre une politique de relance exponentielle pendant une période de 15 minutes</li> <li>• Aviser le CFAPC après 15 minutes</li> <li>• Attendre l'avis de panne avant de transporter le fret</li> </ul>	<a href="mailto:PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca">PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca</a>  *Après les heures ouvrables, inclure <a href="mailto:tc.ppp.tc@tc.gc.ca">tc.ppp.tc@tc.gc.ca</a>
Évaluation terminée	Aucun message reçu pendant 2 heures	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aviser le CFAPC (inclure 3 à 5 numéros de AWB)</li> <li>• Continuer de charger / transporter le fret</li> </ul>	
Interne (problème du transporteur aérien), ayant un impact sur les soumissions de données ou la réception des réponses du CFAPC		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aviser le CFAPC</li> <li>• Attendre les instructions du CFAPC avant de transporter le fret</li> </ul>	

# Pannes – Communications du CFAPC

	Quand	Quoi	Qui
Panne prévue	3 jours ouvrables avant la panne	Courriel – Avis initial	Toutes les personnes-contact (Principales, 24h sur 24 et 7 jours sur 7, Techniques)
Panne imprévue	Dès que confirmé	Courriel – Avis initial	Toutes les personnes-contact
Panne prévue et panne imprévue Voir la section 2.3.2.1 du guide de mise en oeuvre technique pour plus de détails	1 heure après la panne	Courriel – Suspension de l'application de la loi	Toutes les personnes-contact
	Toutes les 2 heures	Courriel – Mise à jour (lors des heures ouvrables)	Toutes les personnes-contact
	Lors de la résolution	Courriel – Résolution de la panne	Toutes les personnes-contact



**Rappel :** Les expéditions ayant un(e) RFI/RFS/DNL en suspens ou non-résolu(e) ne doivent pas être transportées. Les communications continueront par courriel lors d'une panne.

# Conformité et application de la loi

- L'équipe du CFAPC a la responsabilité de superviser la conformité et mettra en priorité les enjeux les plus importants (p.ex. le transport du fret ayant un(e) RFI/RFS/DNL non-résolu(e), des éléments de données manquants (7+1 et FFM)).
- Transports Canada vise une approche graduelle d'application de la loi. L'équipe du CFAPC continuera à travailler avec les transporteurs aériens afin qu'ils atteignent la conformité avant de mobiliser les inspecteurs de la sûreté des transports.

Les sanctions administratives pécuniaires (SAP) sont énumérées [dans le règlement](#) et sont résumées dans ce tableau:

RCSA 2012	Exigence :	Si l'exigence n'est pas satisfaite, montant d'une SAP possible (\$)
s741(1)	Le transporteur aérien envoie les éléments de données 7+1 Durant la période de préchargement. <i>*Chaque élément (a)-(f) peut entraîner une SAP</i>	10 000
s741(2)	Le transporteur aérien envoie les mises à jour aux éléments de données <i>(le cas échéant)</i>	10 000
s741(3)	Le transporteur aérien répond par courriel à la RFI <i>(le cas échéant)</i>	10 000
s742(1)	Le transporteur aérien répond aux exigences de la RFS telles qu'indiquées <i>(le cas échéant)</i>	25 000
s742(2)	Le transporteur aérien élimine le danger <i>(le cas échéant)</i>	25 000
s742(3)	Le transporteur aérien répond par courriel à la RFS en envoyant un register de contrôle/une Déclaration de sûreté de l'envoi (DES) <i>*Chaque élément (a)-(d) peut entraîner une SAP</i>	10 000
s743	<b>Avant le transport:</b> a) Le transporteur aérien a reçu un <b>accusé de réception</b> pour chaque expédition <i>(et pour chaque mise à jour, le cas échéant)</i> b) <i>Le cas échéant, après une RFI</i> , le transporteur aérien a reçu un message de <b>RFI résolue</b> . c) <i>Le cas échéant, après un avis DNL</i> , le transporteur aérien a reçu un message de <b>DNL résolu</b> . d) <i>Le cas échéant, après une RFS</i> , le transporteur aérien a reçu un message de <b>RFS résolue</b> . <b>IL EST INTERDIT DE TRANSPORTER LE FRET À MOINS QUE CHAQUE EXIGENCE (a)-(d) NE SOIT SATISFAITE</b>	25 000
s744	Le transporteur aérien envoie les renseignements du manifeste de vol (FFM) aussitôt que possible après le départ du vol et avant son arrivée. <i>*Chaque élément (a)-(e) peut entraîner une SAP</i>	10 000
s745	Le transporteur aérien fournit les nom et coordonnées d'une personne-ressource et celle-ci est disponible en tout temps.	10 000

# Des questions?

---

Contacter : [PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca](mailto:PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca)

*Merci!*