



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



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Canada 

# Table des matières

1	Aperçu.....	8
1.1	Contexte .....	8
1.2	Portée .....	8
1.3	Public visé .....	9
1.4	Participants nécessaires et admissibles .....	9
1.4.1	Participants nécessaires (transporteurs aériens) .....	9
1.4.2	Participants admissibles (autres présentateurs de données) .....	9
1.5	Points de contact réglementaires .....	9
1.6	Date d'entrée en vigueur .....	10
2	Connexion au programme CFAPC .....	11
2.1	Diagramme de ciblage du CFAPC .....	11
2.2	Inscription au CFAPC .....	11
2.2.1	Inscription .....	11
2.2.2	Configuration initiale et connexion .....	12
2.2.3	Messages bidirectionnels .....	12
2.2.4	Configuration des webhook .....	13
2.2.5	Exigences de présentation et réponses .....	13
2.2.5.1	Éléments de données du CFAPC .....	14
2.2.5.1.1	Manifeste de vol (FFM) .....	15
2.2.5.1.2	Règles opérationnelles et de mise en œuvre .....	15
2.2.5.2	Données d'en-tête à transmettre .....	16
2.2.5.3	Partie responsable .....	17
2.2.5.4	Types de réponses .....	18
2.2.5.5	Soumissions mises à jour, en double, ou annulées .....	19
2.3	Environnements d'essai et de production du CFAPC .....	19
2.3.1	Environnement d'essai du CFAPC .....	19
2.3.1.1	Mise à l'essai de la présentation des données .....	20
2.3.1.2	Tester automatiquement les procédures d'atténuation des risques (RFI, RFS et DNL) pour les implémentations bidirectionnelles .....	20
	Code d'essai dans les messages FWB .....	23
	Code d'essai dans les messages XFWB .....	23
2.3.1.3	Mise à l'essai en direct des procédures d'atténuation des risques (RFI, RFS et DNL) 24	
2.3.2	Environnement de production du CFAPC .....	25
2.3.2.1	Soutien du CFAPC lors d'une panne .....	25

2.3.2.2	Procédures d'atténuation des risques (RFI, RFS et DNL)	27
3	Caractéristiques des messages du CFAPC	28
3.1	Formats des messages	28
3.2	Versions prises en charge des messages du CFAPC	29
3.2.1	Versions Cargo-XML prises en charge	29
3.2.2	Versions C-IMP prises en charge	29
3.2.3	Versions CAMIR prises en charge	30
3.3	Réponses aux messages Cargo-XML	30
3.3.1	Réponses aux messages XFNM	30
	Exemple XFNM—Message de réponse (erreur)	33
	Exemple XFNM — Message de réponse (accusé de réception)	34
3.3.2	Messages d'avis de statut XCSN	35
	Exemple XCSN — Réponse CSN (évaluation terminée)	37
	Exemple XCSN - Réponse CSN (RFI)	39
	Exemple XCSN - Réponse CSN (RFI du connaissance interne)	41
3.4	Réponses aux messages CAMIR	42
3.4.1	Messages de rapport d'erreur préliminaire (PER)	42
	Exemple PER – Message de réponse (erreur)	44
3.4.2	Messages d'avis de statut préliminaire (PSN)	45
3.4.3	Codes de réponse HTTP	46
3.5	Exemples de messages du CFAPC	47
3.5.1	Exemples de présentation d'un message Cargo-XML	47
	Exemple de présentation d'un connaissance aérien principal	48
	Réponse (accusé de réception – pas d'erreurs)	51
	Exemple du manifeste de vol (FFM)	52
3.5.2	Exemples de présentation d'un message C-IMP	52
	Exemple de présentation d'un connaissance principal	53
	Exemple de réponse d'accusé de réception	53
	Exemple de présentation d'un connaissance interne comportant des erreurs	54
	Exemple de réponse d'erreur	54
	Exemple de manifeste de vol (FFM)	55
4	Diagramme du ciblage du CFAPC	56
5	Glossaire	57
6	Caractères et descriptions inacceptables	58
6.1	Caractères inacceptables dans le nom ou l'adresse de l'expéditeur/du destinataire ou dans la description des marchandises	58
6.2	Descriptions de marchandises inacceptables	59
6.3	Données insuffisantes/de mauvaise qualité	60

7	Modèles de courriels.....	62
7.1	Demande de renseignements .....	62
7.2	Demande de vérification.....	63
7.3	Ne pas charger .....	64
7.4	Données insuffisantes/de mauvaise qualité .....	65
7.5	Panne imprévue du système .....	66

# Historique des modifications

Date	Version	Section(s)	Description/motif
26 jan. 2024	1		Diffusion initiale
10 avril 2024	1.1	2.2.5.1 Éléments de données du CFAPC	Remarque sur l'heure de départ
		2.3.1 Environnements d'essai et de production du CFAPC	Clarifications sur les mises à l'essai
		3.3.1 Réponses aux messages XFNM	Mise à jour de la définition du INVALID_HOUSE_BILL_NBR
		3.4.1 Messages de rapport d'erreur préliminaire (PER)	Mise à jour de la définition du INVALID_HOUSE_BILL_NBR et des messages d'erreur CAMIR PER
		*Nouvelle section* 6 sur les descriptions des marchandises	Exemples de descriptions de marchandises acceptables et inacceptables afin d'éviter des erreurs de données insuffisantes
6 mai 2024	1.2	2.3.1.1 Mise à l'essai de la présentation des données	Mise à jour de la section afin de fournir des paramètres sur l'analyse des données soumises
27 juin 2024	1.3	2.2.5.1 Éléments de données du CFAPC	Remarque : Les transitaires doivent mettre à jour le connaissance interne avec le numéro de référence du connaissance principal une fois que celui-ci est connu
		*Nouvelle section* 2.2.5.1.1 Règles opérationnelles et de mise en œuvre	Décrit les règles opérationnelles et les règles de mise en œuvre concernant les éléments de données du CFAPC
		2.2.5.3 Partie responsable	Changement à l'en-tête de partie responsable lorsque ce champ ne s'applique pas
		Nouvelle section 2.3.1.2 Tester automatiquement les procédures d'atténuation des	Tester automatiquement les messages d'atténuation des risques pour les implémentations bidirectionnelles



		risques (RFI, RFS et DNL) pour les implémentations bidirectionnelles	
		3.3.1 Réponses aux messages XFNM	Nouveaux codes de message d'erreur pour routage non valide et synchronisation non valide
		3.3.2 Messages d'avis de statut XCSN	Nouvel exemple XCSN pour un message d'évaluation terminée du CFAPC
		3.3.2 Messages d'avis de statut XCSN	Nouvel exemple XCSN pour un RFI d'un connaissance interne
		3.4.1 Messages de rapport d'erreur préliminaire (PER)	Nouveaux codes de message d'erreur pour routage non valide et synchronisation non valide
		6. Caractères et descriptions inacceptables	Ajout de messages d'erreur générés manuellement
		*Nouvelle section* 6.3 Données insuffisantes/de mauvaise qualité	Réponses d'erreur générés manuellement
		*Nouvelle section* 7 Modèles de courriels	Modèles de courriels pour RFI/RFS/DNL et Données insuffisantes/de mauvaise qualité
17 octobre 2024	1.4	2.2.5.1.1 Règles opérationnelles et de mise en œuvre	Définitions pour courrier et valise diplomatique Format des champs d'adresses et des numéros MAWB spécifié Champs de données non-obligatoires acceptés
		2.2.5.4 Types de réponses	Clarification que les messages FFM recevront des réponses aux messages
		*nouvelle section* 2.2.5.5 Soumissions mises à jour, en double, ou annulées	Explication du fonctionnement du système de CFAPC lorsque des messages mis à jour ou en double sont envoyés
		2.3.2.1 Soutien du CFAPC lors d'une panne	Section renommée; ajout de directives sur la continuité des opérations en cas de panne de système
		3.3.1 Réponses aux messages XFNM	Ajout d'une référence au FFM dans le tableau d'exemples, sous accusé de réception et « BAD_WBL_FORMAT »

			Ajout de « l'Image 5 » Réponse au message de FFM (accusé de réception)
		3.4.1 Messages de rapport d'erreur préliminaire (PER)	Ajout d'une référence au FFM dans le tableau d'exemples PER, sous « BAD_WBL_FORMAT »
		3.4.2 Messages d'avis de statut préliminaire (PSN)	Ajout d'un exemple de réponse au message FFM dans le tableau d'exemples PSN
		3.5.2 Exemple de présentation d'un message C-IMP	Ajout d'un exemple d'accusé de réception au message FFM (« Image 15 »)
		7 Modèles de courriels	Ajout d'un exemple de courriel pour une panne imprévue du système de CFAPC *Section 7.5*
14 février 2025	1.5	1.6 Date d'entrée en vigueur	Changement du texte : « lors de la publication » pour « le 1 <sup>er</sup> avril 2025 »
		2.2.5.1.1 Manifeste de vol (FFM)	Ajout de l'en-tête de section
		2.2.5.2 Données d'entête à transmettre	Changement aux instructions concernant l'ajout d'une partie responsable : « ne doit être appliqué que selon les directives d'un membre de l'équipe du CFAPC » Ajout d'instructions pour les transporteurs aériens n'ayant pas de code de l'IATA
		2.2.5.3 Partie responsable	Changement aux instructions concernant l'ajout d'une partie responsable : « ne doit être appliqué que selon les directives d'un membre de l'équipe du CFAPC »
		2.3 Environnements d'essai et de production du CFAPC	Ajout de l'attente du CFAPC que tous les participants soient intégrés dans l'environnement de production avant le 1 <sup>er</sup> avril 2025
		2.3.2 Environnement de production du CFAPC	Ajout de l'attente du CFAPC que tous les participants soient intégrés dans l'environnement de production avant le 1 <sup>er</sup> avril 2025
		3.3.1-3.3.2 3.4.1 3.5.1-3.5.2	Ajout d'en-tête pour chaque exemple

# 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

Le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (fret aérien)* entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2025. 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 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 en avril 2025.

## 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. Voir les sections [3.3.1 Réponses aux messages XFNM](#) et [3.4.1 Messages de rapport d'erreur préliminaire \(PER\)](#) pour une liste d'erreurs en C-XML et CAMIR, et section [6 Caractères et descriptions inacceptables](#).

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. Voir section [7 Modèles de courriels](#).

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 h3gwIP7FEFF4uJdMrkjLxFDejKUV9kjY 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.	« X-MYAIRLINE-REQUIRED-HEADER » : « Custom provided header »  Pour les messages de type texte (FWB, FHL) « Content-Type » : « text/plain »  Pour les messages de type XML (XFMB, XFZB) « Content-Type » : « application/xml »

## 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.

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 et de fournir les mises à jour sur ces données 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 :

- 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 connaissance interne avant de connaître le numéro du connaissance aérien principal et peut laisser ce dernier en blanc (p. ex., lorsque c'est un transitaire qui présente les données sur le connaissance interne pour le transporteur aérien). Une fois connu le numéro du connaissance aérien principal, le connaissance interne doit être



présenté à nouveau par le transitaire avec le numéro du connaissance 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).

#### 2.2.5.1.1 Manifeste de vol (FFM)

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.

**Remarque :** le message FFM répond à ces exigences. Le programme CFAPC acceptera l'heure de soumission du message FFM comme étant équivalente à l'heure de départ.

#### 2.2.5.1.2 Règles opérationnelles et de mise en œuvre

Les règles suivantes spécifient les formats de données et fournissent des conseils généraux lors de la présentation des éléments de données requis soit en Cargo-XML ou en C-IMP, au programme CFAPC :

- On suppose que l'heure est en temps universel coordonné (UTC);
- Adresse : pour les adresses d'expéditeur et de destinataire, le système PACT exige, **au minimum**, des données dans les champs < Address Line 1 > et < Country >. Si le code postal n'est pas disponible, le nœud doit être inclus mais doit rester vide, p. ex., <PostcodeCode></PostcodeCode> Les numéros du connaissance aérien principal devraient contenir un maximum de 13 caractères et leur format devrait être aligné avec le format défini dans la Résolution 600a de l'IATA et la pratique recommandée 1675 :
  - Un numéro de série qui contient le code de transporteur aérien de l'IATA à 3 chiffres, suivi d'un trait d'union, suivi d'un numéro de série à 8 chiffres comprenant le chiffre de contrôle placé à la position d'extrême droite;
- Les expéditions de regroupement sont reconnues par les indicateurs suivants dans le connaissance aérien principal :
  - Pour les messages XFWB en Cargo-XML, utilisez le code de document 741 pour les regroupements et le code de document 740 pour les expéditions directes;
  - Pour les messages FWB en C-IMP, utilisez NC pour le champ de description des marchandises pour les regroupements et NG pour les expéditions directes;

- Le code de système harmonisé (code SH) n'est pas obligatoire pour la description des marchandises. Les transmetteurs de données ne sont pas tenus de supprimer les codes HS de la lettre de transport aérien avant de la soumettre;
- Le nombre total d'unités représente le nombre de pièces de fret dans une expédition. La plus petite unité d'emballage externe représente une pièce de fret. Les articles individuels emballés d'une telle façon qu'il soit impossible de les diviser sans défaire l'emballage représentent une seule pièce de fret;
- Le poids est mesuré en kilogrammes;
- À l'exception du courrier et des valises diplomatiques, les données présentées en plus des champs de données obligatoires pour le CFAPC n'ont pas besoin d'être enlevées lors de la soumission. Par exemple, les champs de données tels que : « Sender Qualifier » ou « Recipient Qualifier » ne sont pas exigés par le CFAPC mais ne produiront pas de message d'erreur du système CFAPC.
- Le courrier (**hors** portée du CFAPC) est tout objet indivisible (messages, renseignements, fonds ou marchandises), transmis par des opérateurs postaux désignés, à partir du moment où il est accepté au dépôt jusqu'à ce qu'il soit livré;
- Valise diplomatique (**hors** portée du CFAPC): conformément à la norme internationale énoncée dans l'article 27 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, les colis constituant la valise diplomatique doivent porter des marques extérieures visibles de leur caractère et ne peuvent contenir que des documents diplomatiques ou des objets à usage officiel.

### 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 et le code de transporteur aérien de l'IATA. L'identifiant de la partie responsable (au maximum 50 caractères) ne doit être appliqué que selon les directives d'un membre de l'équipe du CFAPC.

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>	<p>Le code à trois chiffres de l'IATA du transporteur aérien qui présente les données.</p> <p>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></p> <p><b>Remarque</b> : si vous n'avez pas de code à trois chiffres de l'IATA, veuillez envoyer un courriel au compte du CFAPC (<a href="mailto:PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca">PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca</a>) pour déterminer les alternatives acceptables.</p>
<b>Partie responsable</b> <facultatif>	<p>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.</p> <p>Voir <a href="#">Partie responsable</a> pour plus de précisions.</p>
<b>Accepté</b>	<p>Référence : <a href="https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-accept">https://www.rfc-editor.org/rfc/rfc9110.html#name-accept</a></p> <p>application/xml pour le fret-XML ou texte/simple pour le C-IMP</p>
<b>Type de contenu</b>	<p>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></p> <p>application/xml pour le fret-XML ou texte/simple pour le C-IMP</p>
<b>Longueur du contenu</b>	<p>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></p> <p>Taille de la demande</p>
<b>Agent utilisateur</b>	<p>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></p> <p>Contient un renvoi au produit/au commentaire décrivant l'application d'où provient la demande.</p>

### 2.2.5.3 Partie responsable

La valeur de l'en-tête de la partie responsable est un code à sept (7) chiffres qui est utilisé afin de préciser la tierce partie qui est responsable de répondre à tous les avis d'atténuation de risques émis par le CFAPC (et qui n'est ni le transporteur aérien, ni le présentateur des données). L'identifiant de la partie responsable ne doit être appliqué que selon les directives d'un membre de l'équipe du CFAPC.

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.

**Remarque :** les messages d'accusé de réception ou d'erreur seront envoyés en réponse aux FFM et prendront le même format que les messages de réponse aux soumissions de connaissance aériens. Des exemples se trouvent dans les sections suivantes : [Réponses aux messages XFNM](#) et [Messages d'avis de statut préliminaire \(PSN\)](#).

### 2.2.5.5 Soumissions mises à jour, en double, ou annulées

Les participants doivent fournir les mises à jour qui s'appliquent aux soumissions des connaissances internes (FHL) et/ou principaux (FWB), jusqu'au départ du vol.

Lorsqu'un présentateur de données soumet un FHL ou FWB mis à jour ou en double, le système du CFAPC va comparer cette soumission au message précédent, le cas échéant, et va identifier la présente soumission comme étant nouvelle ou mise à jour (une soumission mise à jour comprend aussi les soumissions en double). Les participants recevront une confirmation de réception pour chaque mise à jour qui est soumise. La dernière soumission sera traitée comme la source d'information la plus à jour. Tant que la mise à jour ne change pas l'évaluation des risques du CFAPC, les participants recevront à nouveau le message d'évaluation terminée. Si le HAWB a été lié à un MAWB, toute mise à jour au HAWB subséquente devra inclure le numéro du MAWB qui lui est associé. Les annulations des FHL ou FWB ne sont pas prises en charge par le système.

Le système du CFAPC peut accepter les FFM en double, mis à jour, ou séparés, et considérera le moment de réception du premier FFM comme l'heure de départ du vol. Les soumissions de FFM mis à jour peuvent servir à soumettre de l'information manquante mais ne supprimeront pas les renseignements qui ont été soumis précédemment. Les annulations des FFM ne sont pas pris en charge par le système.

## 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.

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. Lorsque des données réelles sont fournies dans l'environnement de production, le CFAPC aura l'occasion de mieux connaître les données sur le transporteur aérien et de cerner les problèmes de conformité longtemps avant la date d'entrée en vigueur. On escompte de tous les participants qu'ils soient entièrement opérationnels dans l'environnement de production avant le 1<sup>er</sup> avril 2025.

### 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 de production 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 Mise à l'essai de la présentation des données

Les essais dans l'environnement d'essai doivent débuter par un ou deux lots de 20 à 100 données présentées, en utilisant des données aussi proches que possible du « monde réel ». Ces lots serviront à évaluer la capacité du participant à transmettre les données de la lettre de transport au CFAPC et à recevoir des messages d'accusé de réception synchrones ou des erreurs en guise de réponse. Les données soumises seront examinées par un représentant du CFAPC qui vérifiera les éléments suivants:

Fournir tous les éléments de données « 7+1 » afin de recevoir le message d'accusé de réception :

- Numéro de lettre de transport aérien
- Nom et adresse de l'expéditeur d'origine
- Nom et adresse du destinataire
- Description de chaque unité de fret
- Nombre total d'unités
- Poids total du fret

Fournir les renseignements du manifeste de vol (FFM) suivants (après le départ du vol) :

- Date et heure de départ du vol
- Numéro du vol
- Aéroport de destination
- Liste des numéros des lettres de transport aérien du vol

Fournir au moins un de chacun des messages d'essai suivants :

- Connaissance principal (FWB)
- Connaissance interne (FHL)
- Manifeste du vol (XFFM/FFM)
- Lettre de transport avec poids manquant pour tester les messages d'erreur
- Lettre de transport avec une description des marchandises conformément à la section [Descriptions de marchandises inacceptables](#) pour tester les messages d'erreur
- Manifeste de vol avec le numéro de vol manquant, afin de tester le message d'erreur

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.

### 2.3.1.2 Tester automatiquement les procédures d'atténuation des risques (RFI, RFS et DNL) pour les implémentations bidirectionnelles

Lorsqu'ils utilisent l'implémentation bidirectionnelle du CFAPC, les présentateurs de données peuvent tester automatiquement les réponses d'atténuation des risques sans avoir besoin qu'un représentant CFAPC arrange cette période de test. Pour effectuer ce test automatique, les



présentateurs de données doivent soumettre à l'environnement d'essai du CFAPC soit un MAWB, un HAWB, ou les deux, avec les codes suivants dans le champ de Description des marchandises.

- CLEAR SHIPMENT PLEASE
- RFI SHIPMENT PLEASE
- CLEAR SHIPMENT PLEASE
- RFS SHIPMENT PLEASE
- CLEAR SHIPMENT PLEASE
- DNL SHIPMENT PLEASE
- CLEAR SHIPMENT PLEASE

**Remarque :** Les codes ci-dessus ne fonctionnent pas dans l'environnement de production du CFAPC

Commande	Explication	Réponse C-IMP	Réponse Cargo-XML (extrait)
CLEAR SHIPMENT PLEASE	Réponse de test du CFAPC indiquant que le CFAPC a terminé l'évaluation de l'envoi	PSN 000-12344321 CSN/SF/12JUN1421/PACT ---TESTING---ASSESSMENT COMPLETE---TESTING--	BusinessHeaderDocument> <StatusCode>CO</StatusCode> <ActionCode>000</ActionCode> <ActionTypeName>IMP</ActionTypeName> <Information>PACT --TESTING---ASSESSMENT COMPLETE---TESTING---</Information> <IssueDateTime>2024-0614 T20:50:11</IssueDateTime> </BusinessHeaderDocument>
RFI SHIPMENT PLEASE	Tester la soumission et la réponse des RFI	PSN 000-12344321 CSN/7H/12JUN1421/PACT ---TESTING---REQUEST FOR INFORMATION HOLD---TESTING--	BusinessHeaderDocument> <StatusCode>RI</StatusCode> <ActionCode>000</ActionCode> <ActionTypeName>IMP</ActionTypeName> <Information>PACT ---TESTING--- REQUEST FOR INFORMATION HOLD ---TESTING---</Information> <IssueDateTime>2024-0614 T20:50:11</IssueDateTime> </BusinessHeaderDocument>
CLEAR SHIPMENT PLEASE	Retirer l'état du test « RFI hold » et remettre l'état de ciblage à la normale	PSN 000-12344321 CSN/7I/12JUN1421/PACT ---TESTING---REQUEST FOR INFORMATION HOLD REMOVED---TESTING--  PSN 000-12344321 CSN/SF/12JUN1421/PACT	BusinessHeaderDocument> <StatusCode>CO</StatusCode> <ActionCode>000</ActionCode> <ActionTypeName>IMP</ActionTypeName> <Information>PACT ---TESTING--- REQUEST FOR INFORMATION HOLD REMOVED---TESTING --- </Information> <IssueDateTime>2024-0614 T20:50:11</IssueDateTime> </BusinessHeaderDocument>

Commande	Explication	Réponse C-IMP	Réponse Cargo-XML (extrait)
		---TESTING---ASSESSMENT COMPLETE---TESTING--	
RFS SHIPMENT PLEASE	Tester la soumission et la réponse des RFS	PSN 000-12344321 CSN/8H/12JUN1421/PACT ---TESTING---REQUEST FOR SCREENING HOLD--- TESTING--	BusinessHeaderDocument> <StatusCode>RS</StatusCode> <ActionCode>000</ActionCode> <ActionTypeName>IMP</ActionTypeName> <Information>PACT ---TESTING--- REQUEST FOR SCREENING HOLD ---TESTING---</Information> <IssueDateTime>2024-0614 T20:50:11</IssueDateTime> </BusinessHeaderDocument>
CLEAR SHIPMENT PLEASE	Retirer l'état du test « RFS hold » et remettre l'état de ciblage à la normale	PSN 000-12344321 CSN/8I/12JUN1421/PACT ---TESTING---REQUEST FOR SCREENING HOLD REMOVED---TESTING--  PSN 000-12344321 CSN/SF/12JUN1421/PACT ---TESTING---ASSESSMENT COMPLETE---TESTING--	BusinessHeaderDocument> <StatusCode>CO</StatusCode> <ActionCode>000</ActionCode> <ActionTypeName>IMP</ActionTypeName> <Information>PACT ---TESTING--- REQUEST FOR SCREENING HOLD REMOVED---TESTING --- </Information> <IssueDateTime>2024-0614 T20:50:11</IssueDateTime> </BusinessHeaderDocument>
DNL SHIPMENT PLEASE	Tester la soumission et la réponse des DNL	PSN 000-12344321 CSN/6H/12JUN1421/PACT ---TESTING---DO NOT LOAD HOLD---TESTING--	BusinessHeaderDocument> <StatusCode>CD</StatusCode> <ActionCode>000</ActionCode> <ActionTypeName>IMP</ActionTypeName> <Information>PACT ---TESTING--- DO NOT LOAD HOLD ---TESTING---</Information> <IssueDateTime>2024-0614 T20:50:11</IssueDateTime> </BusinessHeaderDocument>
CLEAR SHIPMENT PLEASE	Retirer l'état du test « DNL hold » et remettre l'état de ciblage à la normale	PSN 000-12344321 CSN/6I/12JUN1421/PACT ---TESTING---DO NOT LOAD HOLD REMOVED--- TESTING--  PSN 000-12344321 CSN/SF/12JUN1421/PACT ---TESTING---ASSESSMENT COMPLETE---TESTING--	BusinessHeaderDocument> <StatusCode>CO</StatusCode> <ActionCode>000</ActionCode> <ActionTypeName>IMP</ActionTypeName> <Information>PACT ---TESTING--- DO NOT LOAD HOLD REMOVED ---TESTING ---</Information> <IssueDateTime>2024-0614 T20:50:11</IssueDateTime> </BusinessHeaderDocument>

## Code d'essai dans les messages FWB

Dans un message FWB, les codes d'essai sont ajoutés dans la ligne de description du produit.

```
FWB/16
000-12345623BERYVR/T2K35MC0.12
FLT/TK2171/06/TK0035/08
RTG/ISTTK/YULTK
SHP
/VCE OUTO. JANS GILMACHT
/7 MAGISTRATSWEG.SPANDAU
/BERLIN
/DE/13591
CNE
/ST ELCOTT LTD
/1326 WINSTON STREET VANCOUVER
/BRITISH COLUMBIA/BC
/CA/V6E1N9
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/RFI SHIPMENT PLEASE
```

Image 1: Ajout de codes d'essai aux messages FWB

## Code d'essai dans les messages XFWB

Dans un message XFWB, entrez le code d'essai entre la première et la deuxième ligne  
<ram:identification></ram:identification> tags within the first <IncludedMasterConsignmentItem>  
tags. Supprimez toutes les balises restantes <ram:IncludedMasterConsignmentItem> avant de  
soumettre. Si le message XFWB comporte plusieurs balises  
<ram:identification></ram:identification> aucune réponse ne sera envoyée.

```

<ram:IncludedMasterConsignmentItem>
  <ram:SequenceNumeric>4</ram:SequenceNumeric>
  <ram:GrossWeightMeasure unitCode="KGM">1000.0</ram:GrossWeightMeasure>
  <ram:PieceQuantity>1</ram:PieceQuantity>
  <ram:Information>NDA</ram:Information>
  <ram:NatureIdentificationTransportCargo>
    <ram:Identification>RFI SHIPMENT PLEASE</ram:Identification>
  </ram:NatureIdentificationTransportCargo>
  <ram:ApplicableFreightRateServiceCharge>
    <ram:CategoryCode>U</ram:CategoryCode>
    <ram:ChargeableWeightMeasure>1000.0</ram:ChargeableWeightMeasure>
    <ram:AppliedRate>1.65</ram:AppliedRate>
    <ram:AppliedAmount currencyID="CHF">1650.0</ram:AppliedAmount>
  </ram:ApplicableFreightRateServiceCharge>
  <ram:ApplicableUnitLoadDeviceRateClass/>
</ram:IncludedMasterConsignmentItem>
<ram:IncludedMasterConsignmentItem>
  <ram:SequenceNumeric>5</ram:SequenceNumeric>
  <ram:GrossVolumeMeasure unitCode="MTQ">4.0</ram:GrossVolumeMeasure>
  <ram:ApplicableUnitLoadDeviceRateClass/>
</ram:IncludedMasterConsignmentItem>
<ram:IncludedMasterConsignmentItem>
  <ram:SequenceNumeric>6</ram:SequenceNumeric>
  <ram:AssociatedUnitLoadTransportEquipment>
    <ram:ID>23456</ram:ID>
    <ram:CharacteristicCode>AKE</ram:CharacteristicCode>
    <ram:OperatingParty>
      <ram:PrimaryID>LX</ram:PrimaryID>
    </ram:OperatingParty>
  </ram:AssociatedUnitLoadTransportEquipment>
  <ram:ApplicableUnitLoadDeviceRateClass/>
</ram:IncludedMasterConsignmentItem>
<ram:IncludedMasterConsignmentItem>
  <ram:SequenceNumeric>7</ram:SequenceNumeric>
  <ram:GrossWeightMeasure unitCode="KGM">1000.0</ram:GrossWeightMeasure>
  <ram:PieceQuantity>1</ram:PieceQuantity>
  <ram:Information>NDA</ram:Information>
  <ram:NatureIdentificationTransportCargo>
    <ram:Identification>SPARE PARTS</ram:Identification>
  </ram:NatureIdentificationTransportCargo>
  <ram:ApplicableFreightRateServiceCharge>
    <ram:CategoryCode>U</ram:CategoryCode>
    <ram:ChargeableWeightMeasure>1000.0</ram:ChargeableWeightMeasure>
    <ram:AppliedRate>1.65</ram:AppliedRate>
    <ram:AppliedAmount currencyID="CHF">1650.0</ram:AppliedAmount>
  </ram:ApplicableFreightRateServiceCharge>
  <ram:ApplicableUnitLoadDeviceRateClass/>
</ram:IncludedMasterConsignmentItem>

```

Delete

Image 2 : Ajout de code d'essai aux messages XFVB

### 2.3.1.3 Mise à l'essai en direct 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. On escompte de tous les participants qu'ils soient entièrement opérationnels dans l'environnement de production avant le 1<sup>er</sup> avril 2025.

### 2.3.2.1 Soutien du CFAPC lors d'une panne

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 où le CFAPC connaîtrait une panne inopinée, Transports Canada avertira les participants lorsqu'une panne est confirmée et lorsqu'elle aura été résolue. Un gabarit de l'avis de Transports Canada attendu par courriel lors d'une panne se trouve à la [section 7](#).

Si les participants rencontrent un problème avec le système du CFAPC qui prévient leur soumission des données ou qui prévient leur réception de l'accusé de réception comme prévu), on demande aux participants de mettre en œuvre une politique de relance exponentielle pendant une période de 15 minutes. Si ces tentatives de soumissions restent infructueuses après 15 minutes et que Transports Canada n'a pas envoyé d'avis de panne, on demande aux participants d'envoyer un courriel à la boîte de courriel du CFAPC ([PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca](mailto:PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca)) afin d'en informer Transports Canada.

Le soutien à la technologie de l'information (TI) de Transports Canada ne sera disponible que durant les heures d'ouverture via la boîte de courriel Information CFAPC; tout de même, Transports Canada exploite un Centre d'opérations 24h sur 24, 7 jours sur 7, qui pourra être rejoint par courriel après les heures d'ouverture, une fois que le règlement sera en vigueur.

### Jusqu'à l'entrée en vigueur du règlement :

Les transporteurs aériens peuvent continuer de transporter le fret lors d'une panne et ne devront pas soumettre les renseignements d'une façon alternative tel que par courriel. Une fois que les transporteurs aériens auront été informés que la panne est résolue, ils devront reprendre leurs opérations régulières et soumettre les données via le système de CFAPC.

## Une fois que le règlement sera en vigueur :

Après avoir confirmé la panne, Transports Canada informera les transporteurs aériens par courriel de ce qui suit :

### A. Panne ayant un impact sur la soumission des données et/ou l'accusé de réception :

Si la durée escomptée de la panne est de plus de 30 minutes (à partir du moment où les transporteurs aériens ont été informés de la panne), Transports Canada émettra un avis de sûreté sur le Portail de communication sécurisée de Transports Canada qui suspendrait temporairement l'application de l'exigence de « l'accusé de réception ». En conséquence, les transporteurs aériens ne seraient pas pénalisés pour avoir transporté le fret sans avoir reçu « l'accusé de réception » qui suivrait la réception des renseignements 7+1 (typiquement requis conformément au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Veuillez mettre en file d'attente tous les renseignements à soumettre à Transports Canada une fois que la panne sera résolue. En fonction de la durée de la panne, Transports Canada pourrait lever l'exigence de la mise en file des données, et communiquerait ce changement par courriel.

Une fois que la panne sera résolue, Transports Canada informera les transporteurs aériens par courriel. Transports Canada permettra un délai de grâce de 2 heures à la suite de l'avis de panne résolue, ce qui permettra aux transporteurs aériens de reprendre leurs opérations régulières sans être pénalisés pour avoir transporté le fret sans avoir reçu d'accusé de réception tel que décrit ci-dessus. Les transporteurs aériens devront mettre en file d'attente et envoyer au système du CFAPC tous les renseignements obligatoires sur les expéditions qui ont été transportées durant la panne.

**Remarque :** Pour les expéditions qui ont reçu un accusé de réception avant que l'avis de sûreté proposé ait été émis, les transporteurs aériens ne doivent pas transporter les expéditions avec une demande de renseignements (RFI), une demande de contrôle (RFS), ou un avis ne pas charger (DNL) en suspens ou non-résolu(e). Ces mesures d'atténuation en suspens pourraient être abordées par courriel lors d'une panne. Toute mesure d'atténuation en suspens devra être résolue avant que le transporteur aérien ne soit autorisé à transporter l'expédition concernée.

### B. Panne n'ayant pas d'impact sur la soumission des données et/ou l'accusé de réception :

Si la durée escomptée de la panne est de plus de 30 minutes (à partir du moment où les transporteurs aériens ont été informés de la panne), Transports Canada pourrait émettre une suspension temporaire des exigences réglementaires du programme de CFAPC, au cas par cas. Étant donné que le message « d'évaluation terminée » n'est pas en soi une exigence réglementaire, les transporteurs aériens peuvent continuer de transporter du fret durant la panne, à condition que l'expédition n'ait pas de RFI, RFS, ou DNL en suspens.

### Si un transporteur aérien ou son fournisseur de services délégué subit une panne imprévue :

Le transporteur aérien doit informer Transports Canada à l'adresse PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca dès que le transporteur aérien prend connaissance de la panne non-planifiée et doit aviser Transports Canada aussitôt que la panne est résolue.

Si la durée escomptée de la panne est de plus de 30 minutes (à partir du moment où le transporteur aérien a informé Transports Canada de la panne), Transports Canada pourrait émettre un avis de



sûreté au transporteur aérien en question, pour suspendre temporairement les exigences réglementaires du CFAPC, au cas par cas.

**Pour les interruptions de système prévues/planifiées :**

Les transporteurs aériens ayant planifié une période de non-disponibilité des systèmes doit informer Transports Canada à l'adresse PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca au moins trois (3) jours ouvrables avant l'interruption planifiée. L'équipe du CFAPC fournira des instructions au cas par cas dans ces circonstances.

L'indisponibilité prévue pour l'entretien du système du CFAPC ne devrait pas compter plus de 4,5 heures par année. Les transporteurs aériens seront avertis au moins trois jours ouvrables avant l'interruption planifiée et recevront des instructions supplémentaires.

### **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), y compris ceux associés au connaissance aérien principal dans le cas où un RFI/RFS/DNL est émis en référence à un connaissance interne. La référence au connaissance interne sera incluse dans le champ « Associated Reference Document » ainsi que le sujet du courriel qui suit la DDR/RFS/DNL initiale.

**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 des risques (RFI, RFS, DNL)	CFAPC

## 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>

**Remarque :** chaque ligne d'un message « C-IMP » ne peut pas comporter plus de 69 caractères. Si un message « C-IMP » dépasse 1600 octets, il doit être divisé en deux messages ou plus.

### 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	<ul style="list-style-type: none"><li>Version 1</li></ul>

## 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  <i>Remarque : également utilisé en réponse au FFM</i>	<code>&lt;ram:ConditionCode&gt;Acknowledgement&lt;/ram:ConditionCode&gt;</code> <code>&lt;ram:Reason&gt;No Errors&lt;/ram:Reason&gt;</code>
MISSING_WBL_LINE	Numéro manquant du connaissance principal	<code>&lt;ram:ConditionCode&gt;Error&lt;/ram:ConditionCode&gt;</code> <code>&lt;ram:Reason&gt;MISSING_WBL_LINE&lt;/ram:Reason&gt;</code>
MISSING_HOUSE_BILL_NBR	Numéro manquant du connaissance interne	<code>&lt;ram:ConditionCode&gt;Error&lt;/ram:ConditionCode&gt;</code> <code>&lt;ram:Reason&gt;MISSING_HOUSE_BILL_NBR&lt;/ram:Reason&gt;</code>
INVALID_HOUSE_BILL_NBR	Le numéro du connaissance interne est inexact ou le numéro contient plus de 35 caractères	<code>&lt;ram:ConditionCode&gt;Error&lt;/ram:ConditionCode&gt;</code> <code>&lt;ram:Reason&gt;INVALID_HOUSE_BILL_NBR&lt;/ram:Reason&gt;</code>
MISSING_CNE_ADDR	Adresse manquante du destinataire	<code>&lt;ram:ConditionCode&gt;Error&lt;/ram:ConditionCode&gt;</code> <code>&lt;ram:Reason&gt;MISSING_CNE_ADDR&lt;/ram:Reason&gt;</code>

Code de message de réponse	Définition	Exemple
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>
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  <i>Remarque : également utilisé en réponse au FFM</i>	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>BAD_WBL_FORMAT</ram:Reason>

Code de message de réponse	Définition	Exemple
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>
INVALID_ROUTING	Les codes d'acheminement ne contiennent ni « Canada », ni un code d'aéroport ou de ville au Canada.	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>INVALID_ROUTING</ram:Reason>
INVALID_TIMING	Cette expédition est partie et n'est plus dans la portée du programme CFAPC.	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>INVALID_TIMING</ram:Reason>
MISSING_CONSOL_INDI	Ce connaissance aérien principal ressemble à un regroupement (p.ex. fret d'un transitaire à un autre transitaire et/ou contenant une description du fret telle que « regroupement » ou autre formulation similaire) mais ne contient pas l'indicateur de regroupement	<ram:ConditionCode>Error</ram:ConditionCode> <ram:Reason>MISSING_CONSOL_INDI</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>
```

Image 3 : 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>
```

Image 4 : Accusé de réception Cargo-XML

```

<?xml version="1.0" encoding="utf-8"?>
<rsm:Response
  xmlns:ram="iata:datamodel:3"
  xmlns:rsm="iata:response:3">
  <rsm:MessageHeaderDocument>
    <ram:ID>ZZ0001-21Mar2019_981981819981189</ram:ID>
    <ram:Name>Application acknowledgement and error report</ram:Name>
    <ram:TypeCode>294</ram:TypeCode>
    <ram:IssueDateTime>2024-09-24T15:00:18+00:00</ram:IssueDateTime>
    <ram:PurposeCode>Response</ram:PurposeCode>
    <ram:VersionID>3.0</ram:VersionID>
    <ram:ConversationID>465e5bad-78d4-4a0c-86ca-fd3866cd619a</ram:ConversationID>
    <ram:SenderParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">PACTXML</ram:PrimaryID>
    </ram:SenderParty>
    <ram:SenderParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="P">PACTXML</ram:PrimaryID>
    </ram:SenderParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="C">AIRCARRIER1</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="P">AIRCARRIER1</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
  </rsm:MessageHeaderDocument>
  <rsm:BusinessHeaderDocument>
    <ram:ID>ZZ0001981981819981189</ram:ID>
    <ram:Name>Transport Loading Report</ram:Name>
    <ram:TypeCode>122</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>

```

Image 5 : Accusé de réception du FFM en 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>

## Exemple XCSN — Réponse CSN (évaluation terminée)

```
<?xml version="1.0" encoding="utf-8"?>
<rsm:CustomsStatusNotification xmlns:rsm="iata:customsstatusnotification:1" xmlns:ram="iata:datamodel:3">
  <rsm:MessageHeaderDocument>
    <ram:ID>000-12345678</ram:ID>
    <ram:Name>Document Response Customs</ram:Name>
    <ram:TypeCode>962</ram:TypeCode>
    <ram:IssueDateTime>2024-05-30T14:35:00</ram:IssueDateTime>
    <ram:PurposeCode>Creation</ram:PurposeCode>
    <ram:VersionID>1.00</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">AIRCARRIER</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
    <ram:RecipientParty>
      <ram:PrimaryID schemeID="I">AIRCARRIER</ram:PrimaryID>
    </ram:RecipientParty>
  </rsm:MessageHeaderDocument>
  <rsm:BusinessHeaderDocument>
    <ram:StatusCode>CO</ram:StatusCode>
    <ram:ActionTypeCode>000</ram:ActionTypeCode>
    <ram:ActionTypeName>IMP</ram:ActionTypeName>
    <ram:Information>PACT ASSESSMENT COMPLETE</ram:Information>
    <ram:IssueDateTime>2024-05-30T14:35:00</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>AC111</ram:ID>
      <ram:SequenceNumeric>1</ram:SequenceNumeric>
      <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
        <ram:Name>XX</ram:Name>
      </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
      <ram:ArrivalEvent>
        <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2024-06-01T11:41:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
        <ram:OccurrenceArrivalLocation>
          <ram:ID>YUL</ram:ID>
          <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
        </ram:OccurrenceArrivalLocation>
      </ram:ArrivalEvent>
      <ram:DepartureEvent>
        <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2024-06-01T11:23:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
        <ram:OccurrenceDepartureLocation>
          <ram:ID>BRU</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>AC111</ram:ID>
<ram:SequenceNumeric>1</ram:SequenceNumeric>
<ram:UsedLogisticsTransportMeans>
  <ram:Name>XX</ram:Name>
</ram:UsedLogisticsTransportMeans>
<ram:ArrivalEvent>
  <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2024-06-01T11:41:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
  <ram:OccurrenceArrivalLocation>
    <ram:ID>YUL</ram:ID>
    <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
  </ram:OccurrenceArrivalLocation>
</ram:ArrivalEvent>
<ram:DepartureEvent>
  <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2024-06-01T11:23:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
  <ram:OccurrenceDepartureLocation>
    <ram:ID>BRU</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>AC111T</ram:ID>
  <ram:SequenceNumeric>2</ram:SequenceNumeric>
  <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
    <ram:Name>XX</ram:Name>
  </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
  <ram:ArrivalEvent>
    <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2024-06-02T04:00:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
    <ram:OccurrenceArrivalLocation>
      <ram:ID>YYZ</ram:ID>
      <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
    </ram:OccurrenceArrivalLocation>
  </ram:ArrivalEvent>
  <ram:DepartureEvent>
    <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2024-06-01T21:00:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
    <ram:OccurrenceDepartureLocation>
      <ram:ID>YUL</ram:ID>
      <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
    </ram:OccurrenceDepartureLocation>
  </ram:DepartureEvent>
</ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
<ram:AssociatedReferenceDocument>
  <ram:ID>000-12345678</ram:ID>
  <ram:IssueDate>2024-06-01</ram:IssueDate>
  <ram:TypeCode>741</ram:TypeCode>
</ram:AssociatedReferenceDocument>
</rsm:MasterConsignment>
</rsm:CustomsStatusNotification>

```

Image 6 : Message d'évaluation terminée



## Exemple XCSN - 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>

```

Image 7 : Message de réponse RFI

## Exemple XCSN - Réponse CSN (RFI du connaissance interne)

```
<rsm:CustomsStatusNotification xmlns:rsm="iata:customsstatusnotification:1" xmlns:ram="iata:datamodel:3">
  <rsm:MessageHeaderDocument>
    <ram:ID>000-12346578</ram:ID>
    <ram:Name>Document Response Customs</ram:Name>
    <ram:TypeCode>962</ram:TypeCode>
    <ram:IssueDateTime>2024-07-02T13:13:29</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">PACTXMLTC</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>PACT ---DEVELOPMENT---REQUEST FOR INFORMATION HOLD---DEVELOPMENT---</ram:Information>
    <ram:IssueDateTime>2024-07-02T13:13:29</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>TC173</ram:ID>
      <ram:SequenceNumeric>3</ram:SequenceNumeric>
      <ram:UsedLogisticsTransportMeans>
        <ram:Name>TC</ram:Name>
      </ram:UsedLogisticsTransportMeans>
      <ram:ArrivalEvent>
        <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-01-11T23:19:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
        <ram:OccurrenceArrivalLocation>
          <ram:ID>YEG</ram:ID>
          <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
        </ram:OccurrenceArrivalLocation>
      </ram:ArrivalEvent>
      <ram:DepartureEvent>
        <ram:ScheduledOccurrenceDateTime>2023-01-11T21:28:00</ram:ScheduledOccurrenceDateTime>
        <ram:OccurrenceDepartureLocation>
          <ram:ID>YYZ</ram:ID>
          <ram:TypeCode>Airport</ram:TypeCode>
        </ram:OccurrenceDepartureLocation>
      </ram:DepartureEvent>
    </ram:SpecifiedLogisticsTransportMovement>
    <ram:AssociatedReferenceDocument>
      <ram:ID>000-12346578</ram:ID>
      <ram:IssueDate>2023-01-12</ram:IssueDate>
      <ram:TypeCode>740</ram:TypeCode>
    </ram:AssociatedReferenceDocument>
    <ram:AssociatedReferenceDocument>
      <ram:ID>000-12346578_HOUSE1</ram:ID>
      <ram:IssueDate>2023-01-12</ram:IssueDate>
      <ram:TypeCode>703</ram:TypeCode>
    </ram:AssociatedReferenceDocument>
  </rsm:MasterConsignment>
</rsm:CustomsStatusNotification>
```

Image 8 : Message de réponse RFI (interne)

## 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/422/MISSING_WBL_LINE
MISSING_HOUSE_BILL_NBR	Numéro de connaissance interne manquant	PER 007-54400194-HAW ERR/422/MISSING_HOUSE_BILL_NBR
INVALID_HOUSE_BILL_NBR	Numéro de connaissance interne inexact ou le numéro contient plus de 35 caractères	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/INVALID_HOUSE_BILL_NBR
MISSING_CNE_ADDR	Adresse manquante du destinataire	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_CNE_ADDR
MISSING_CNE_CTRY	Pays manquant du destinataire	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_CNE_CTRY
MISSING_CNE_NAME	Nom manquant du destinataire	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_CNE_NAME
MISSING_WEIGHT	Poids manquant du colis	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_WEIGHT
INVALID_WEIGHT	Le poids n'est pas un chiffre ou n'a pas pu être extrait	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/INVALID_WEIGHT
MISSING_BILL_QTY	Le nombre des pièces de fret du connaissance est absent	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_BILL_QTY

Type de message de réponse	Explication	Exemple
INVALID_BILL_QTY	Le nombre des pièces de fret du connaissement n'est pas un chiffre ou n'a pas pu être extrait	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/INVALID_BILL_QTY
MISSING_SHP_ADDR	Adresse manquante de l'expéditeur	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_SHP_ADDR
MISSING_SHP_CTRY	Pays manquant de l'expéditeur	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_SHP_CTRY
MISSING_SHP_NAME	Nom manquant de l'expéditeur	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_SHP_NAME
MISSING_WT_UNITS	Unités de mesure manquantes pour les poids	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/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/400/INVALID_MESSAGE_TYPE
BAD_WBL_FORMAT	On n'a pas réussi à lire le message  <i>Remarque : également utilisé en réponse au FFM</i>	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/422/MISSING_CSM_LINE
MISSING_CNE_LINE	On n'a pas réussi à extraire les précisions sur le destinataire	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_CNE_LINE
MISSING_SHP_LINE	On n'a pas réussi à extraire les précisions sur l'expéditeur	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_SHP_LINE
MISSING_CARGO_DESC	Description manquante du fret	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/MISSING_CARGO_DESC

Type de message de réponse	Explication	Exemple
INVALID_ROUTING	Les codes d'acheminement ne contiennent ni « Canada », ni un code d'aéroport ou de ville au Canada.	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/INVALID_ROUTING
INVALID_TIMING	Cette expédition est partie et n'est plus dans la portée du programme CFAPC.	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/INVALID_TIMING
MISSING_CONSOL_INDI	Ce connaissance aérien principal ressemble à un regroupement (p.ex. fret d'un transitaire à un autre transitaire et/ou contenant une description du fret telle que « regroupement » ou autre formulation similaire) mais ne contient pas l'indicateur de regroupement	PER 007-12345678-HAW0123456 ERR/422/ MISSING_CONSOL_INDI

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

PER  
007-12345675-11A1111111  
ERR/422/MISSING\_CNE\_ADDR  
ERR/422/MISSING\_CNE\_CTRY  
ERR/422/MISSING\_CNE\_NAME

PER  
ERR/400/BAD\_WBL\_FORMAT

PER  
007-12345675-11A1111111  
ERR/400/BAD\_WBL\_FORMAT

Image 9 : 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
Message reçu (FFM)	SR	PSN 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
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

Message de réponse	Code du message de réponse	Exemple
		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.
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 Exemples 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

```

<?xml version="1.0" encoding="UTF-8"?>
<?xml-stylesheet href="iata:waybill:1 Waybill_1.xsd" type="xslt"?>
<Waybill xmlns:ccts="urn:un:unece:uncefact:documentation:standard:CoreComponentsTechnicalSpecification:2"
  xmlns:udt="urn:un:unece:uncefact:data:standard:UnqualifiedDataType:8"
  xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance"
  xmlns:ibws="http://information-broker.int.kn/WebService"
  xmlns:rsm="iata:waybill:1"
  xmlns:ram="iata:datamodel:3" xsi:schemaLocation="iata:waybill:1 Waybill_1.xsd">
  <rsm: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>
  <rsm: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>
  <rsm: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>IncludedTareGrossWeightMeasure>
    <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>
  </rsm:MasterConsignment>
</Waybill>

```

```

<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:ScheduledOccurrenceDateTime>
  </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:ArrivalEvent>

```

```

        <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:ScheduledOccurrenceDateTime>
    </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:ScheduledOccurrenceDateTime>
    </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>

```

```

    <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>
sm:Waybill>

```

Image 10 : 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>

```

Image 11 : Accusé de réception Cargo-XML – exemple sans erreurs

## Exemple du manifeste de vol (FFM)

```
<?xml version="1.0" encoding="UTF-8"?>
<ns0:FlightManifest
  xmlns:ns0="iata:flightmanifest:1"
  xmlns:ns2="urn:un:unece:unefact:data:standard:QualifiedDataType:7"
  xmlns:ns3="urn:un:unece:unefact:identifierlist:standard:5:ISO316612A:SecondEdition2006VI-6"
  xmlns:ns8="urn:un:unece:unefact:codelist:standard:IANA:MIMEMediaType:2009-09-01"
  xmlns:ns4="urn:un:unece:unefact:codelist:standard:6:0133:40106"
  xmlns:ns10="urn:un:unece:unefact:codelist:standard:UNECE:DocumentNameCode:D09A"
  xmlns:ns1="urn:un:unece:unefact:codelist:standard:5:ISO42173A:2009-09-09"
  xmlns:ns7="urn:un:unece:unefact:codelist:standard:6:3055:D09A"
  xmlns:ns6="urn:un:unece:unefact:codelist:standard:UNECE:TransportModeCode:2"
  xmlns:udt="urn:un:unece:unefact:data:standard:UnqualifiedDataType:8"
  xmlns:ram="iata:datamodel:3"
  xmlns:ns9="urn:un:unece:unefact:codelist:standard:IANA:CharacterSetCode:2007-05-14"
  xmlns:ns5="urn:un:unece:unefact:codelist:standard:6:Recommendation20:6"
  xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance" xsi:schemaLocation="iata:flightmanifest:1 file:///c:/Users/JNuijts
<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>
```

Image 12 : exemple d'un FFM Cargo-XML

### 3.5.2 Exemples 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 ASSEMBLY.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 ESENBGA/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
```

Image 13 : Exemple de présentation d'un connaissance principal C-IMP

## Exemple de réponse d'accusé de réception

```
PSN
000-12345623
CSN/SR/11OCT1705/No Errors
```

Image 14 : Accusé de réception CAMIR

PSN

CSN/SR/24SEP1459/No Errors

Image 15 : Accusé de réception au message FFM en CAMIR

## 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

Image 16 : Connaissance interne C-IMP comportant des erreurs

## Exemple de réponse d'erreur

PER

ERR/400/BAD\_WBL\_FORMAT

Image 17 : Exemple de réponse d'erreur en CAMIR

## Exemple de manifeste de vol (FFM)

```
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
```

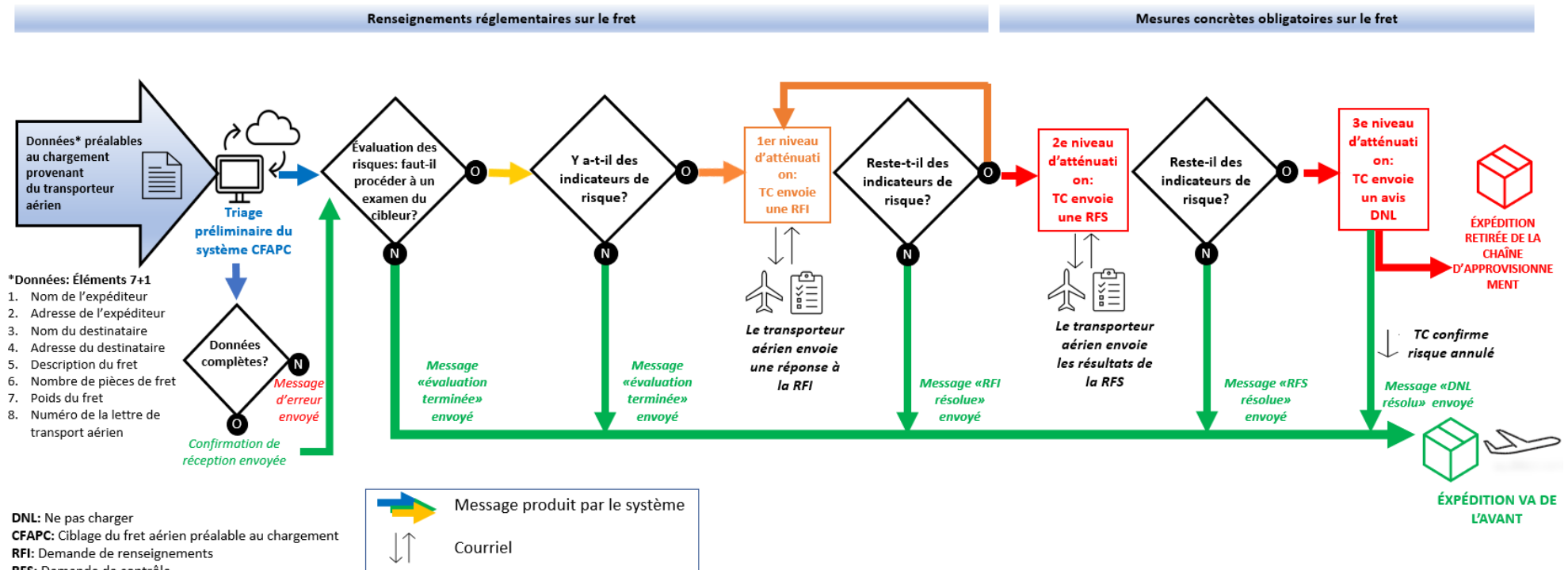
Image 18 : Message du manifeste de vol en format C-IMP



## 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
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 Caractères et descriptions inacceptables

La section suivante fournit des exemples de messages qui seront rejetés parce que les détails requis sont manquants.

Si des messages contenant de telles données inacceptables sont envoyés au CFAPC, une erreur synchrone sera envoyée au présentateur et le message sera rejeté. Voir les sections [3.3.1 Réponses aux messages XFNM](#) et [3.4.1 Messages de rapport d'erreur préliminaire \(PER\)](#) pour une liste d'erreurs en C-XML et CAMIR. Ces erreurs sont envoyées immédiatement, mais peuvent également être générées manuellement après examen par un cibleur (voir section [6.3 Données insuffisantes/de mauvaise qualité](#)).

### 6.1 Caractères inacceptables dans le nom ou l'adresse de l'expéditeur/du destinataire ou dans la description des marchandises

Les caractères et chiffres suivants ne sont pas acceptés dans les champs de données suivants :

- Nom de l'expéditeur
- Adresse de l'expéditeur
- Nom du destinataire
- Adresse du destinataire
- Description des marchandises

Caractères	Définition
1004, 1005, etc. (chiffres)	Les descriptions qui ne contiennent que des chiffres ne sont pas acceptées.
WPX. .wpX (extension de fichier)	Les descriptions qui ne contiennent que des extensions de fichiers ne sont pas acceptées.
XXX, ... (trois symboles ou lettres identiques ou plus)	Les descriptions qui ne contiennent que trois symboles ou lettres identiques ou plus ne sont pas acceptées.
"", "-", " " (caractères vides)	Les descriptions qui ne contiennent que des caractères vides ne sont pas acceptées.
\$%^&<>:"/ ?* (caractères spéciaux)	Les descriptions qui ne contiennent que des caractères spéciaux ne sont pas acceptées.
!£12 (caractères spéciaux et chiffres)	Les descriptions qui ne contiennent que des caractères spéciaux et des chiffres ne sont pas acceptées.

## 6.2 Descriptions de marchandises inacceptables

La liste suivante donne des exemples de descriptions de marchandises qui ne sont pas suffisamment précises et qui seront rejetées par le CFAPC.

- Accessories
- All kind of cargo
- All kind of goods
- Articles
- AWB/HAWB
- Baggage
- Birthday gifts
- Bits
- Box
- Case
- Charity
- Collected items
- Commodity
- Company names
- Component
- Consumer
- Equipment, EQP
- Freight all kinds, FAK
- From UPU Postal
- Gift box
- Gifts
- Gizmos
- Goods, GDS
- Handling codes
- Invoice
- Joint shipping
- Label
- Line
- Likewise
- Mail
- Materials
- Merchandise, Merc.
- Miscellaneous products, Misc, Mixed, Mix
- Model
- None
- Odd parts
- Others
- Pad
- Package numbers

- Pallets, PLT
- Parcel
- Parts
- Personal address
- Personal effects
- Pieces, pces
- Pre-addressed parcel
- Private things
- Products
- Returned goods
- Said to contain, STC
- Sample
- Samples for analysis
- Scrap
- Several
- Several goods
- Souvenirs
- Spare
- Spare parts, SPPT
- Sporting goods
- Stuff
- Substance
- Test
- Things
- Toys
- Various
- Various goods
- Various products
- White goods

## 6.3 Données insuffisantes/de mauvaise qualité

Lorsqu'un cibleur constate que la qualité des données est insuffisante/de mauvaise qualité dans les [éléments de données CFAPC requis](#), une erreur est générée manuellement. Voir les sections [3.3.1 Réponses aux messages XFNM](#) et [3.4.1 Messages du rapport d'erreur préliminaire \(PER\)](#) pour une liste d'erreurs en C-XML et CAMIR.

Un courriel sera également envoyé pour s'assurer que l'erreur est reçue par les participants qui n'ont pas activé la messagerie bidirectionnelle (voir la section [7.4 Qualité insuffisante/de mauvaise qualité](#) pour un exemple de modèle de courriel).

**Remarque** : Les participants ne sont pas tenus de répondre aux courriels concernant des données insuffisantes/de mauvaise qualité. Lorsqu'un message d'erreur ou un courriel relatif à des données

insuffisantes ou de mauvaise qualité est envoyé, la lettre de transport principale ou aérien est renvoyée avec des données modifiées.

## 7 Modèles de courriels

### 7.1 Demande de renseignements

**Objet: OUVERTURE DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS (RFI) CFAPC: Numéro de la lettre de transport aérien <<<insérer le numéro de la lettre de transport aérien>>>**

---

De: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)  
À: Contact 24/7  
CC: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

Transports Canada demande des informations supplémentaires concernant la cargaison identifiée dans la lettre de transport aérien (voir l'objet) conformément à la sous-section 741(3) du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne, 2012* (RCSA).

Jusqu'à la clôture de cette RFI, il vous est interdit de transporter ce fret sur un vol à destination du Canada, conformément à la sous-section 743 (b) du RCSA.

Veuillez envoyer une réponse à l'adresse suivante : [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca) avec la déclaration de garantie de consignation et remplissez une copie de la lettre de transport aérien principale incluant tout code de manutention, si applicable.

[Possibilité de saisir un texte libre]

Merci,  
Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement  
Transports Canada

**Objet: FERMETURE DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS (RFI) CFAPC: Numéro de la lettre de transport aérien <<<insérer le numéro de la lettre de transport aérien>>>**

---

De: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)  
À: Contact 24/7  
CC: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

Aucune autre action n'est requise après l'évaluation des informations complémentaires que vous avez fournies.

La demande de renseignements (RFI) est fermée.

Merci,  
Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement  
Transports Canada

## 7.2 Demande de vérification

**Sujet: OUVERTURE DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS (RFS) CFAPC: Numéro de la lettre de transport aérien <<<insérer le numéro de la lettre de transport aérien>>>**

---

De: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

À: Contact 24/7

CC: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

Transports Canada demande une vérification supplémentaire concernant le fret identifié dans cette lettre de transport aérien (voir l'objet) conformément à l'article 742(1) du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne, 2012* (RCSA).

Jusqu'à la fermeture de cette RFS, il vous est interdit de transporter ce fret sur un vol à destination du Canada, conformément à la section 743(d) du RCSA.

Une fois la vérification effectuée, veuillez envoyer une réponse à l'adresse suivante [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca) incluant les informations suivantes:

- a) la méthode de vérification utilisée;
- b) la date et l'heure de la vérification;
- c) le numéro de la lettre de transport aérien;
- d) si la cargaison contenait un objet menaçant, les mesures prises pour éliminer la menace.

[Possibilité de saisir un texte libre]

Merci,  
Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement  
Transports Canada

**Objet: FERMETURE DE LA DEMANDE DE VÉRIFICATION (RFS) CFAPC: Numéro de la lettre de transport aérien <<<insérer le numéro de la lettre de transport aérien>>>**

---

De: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

À: Contact 24/7

CC: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

Aucune autre action n'est requise après l'évaluation des informations complémentaires que vous avez fournies.

La demande de vérification (RFS) est fermée.

Merci,  
Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement  
Transports Canada



## 7.3 Ne pas charger

**Objet: NE PAS CHARGER (DNL) - CFAPC: Numéro de la lettre de transport aérien <<<insérer le numéro de la lettre de transport aérien>>>**

---

De: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

À: Contact 24/7

CC: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

\*\*\* Il s'agit d'un avis de Ne pas charger (DNL). \*\*\*

Transports Canada interdit le transport du fret identifié dans cette lettre de transport aérien (voir l'objet) sur un vol à destination du Canada en vertu du paragraphe 743(c) du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (2012).

Veuillez envoyer une réponse à l'adresse suivante [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca) pour accuser réception de ce message.

[Possibilité de saisir un texte libre]

Merci,  
Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement  
Transports Canada

**Objet: AVIS DE NE PAS CHARGER (DNL) ANNULÉ - CFAPC: Numéro de la lettre de transport aérien <<<insérer le numéro de la lettre de transport aérien>>>**

---

De: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

À: Contact 24/7

CC: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

L'avis de Ne pas charger (DNL) a été annulé. Il n'est plus interdit de transporter le fret identifié dans cette lettre de transport aérien (voir l'objet) sur un vol à destination du Canada.

L'avis de Ne pas charger est fermée.

Merci,  
Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement  
Transports Canada

## 7.4 Données insuffisantes/de mauvaise qualité

**Objet: MESSAGE REJETÉ PAR CFAPC: DONNÉES INSUFFISANTES/DE MAUVAISE QUALITÉ:**  
**Numéro de la lettre de transport aérien <<insérer le numéro de la lettre de transport aérien>>>**

---

De: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

À: Contact 24/7

CC: [RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca](mailto:RFIPACT-DDICFAPC@tc.gc.ca)

En raison de l'insuffisance des données dans les champs suivants, le numéro de la lettre de transport aérien <<insérer le numéro de la lettre de transport aérien>> n'est pas conforme à la sous-section 741(1) du *Règlement canadien sur la sûreté de l'aviation civile (2012)* RCSA et a été rejetée.

[Afficher le titre des cases cochées et le contenu du message brut]

Veuillez soumettre à nouveau votre demande avec des données modifiées.

Merci,

Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement  
Transports Canada

## 7.5 Panne imprévue du système

### **Sujet: AVIS D'UNE PANNE IMPRÉVUE DU SYSTÈME DE CFAPC**

---

De: [PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca](mailto:PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca)  
À: Contact 24 heures sur 24, 7 jours sur 7  
En cc : [PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca](mailto:PACT-Information-CFAPC@tc.gc.ca)

Veuillez noter que Transports Canada subit présentement une panne imprévue ayant un impact sur les soumissions de données et les messages d'accusé de réception envoyés vers et depuis le système de CFAPC (respectivement). [S'IL Y A LIEU: la panne affecte également le message d'évaluation terminée du système de CFAPC.]

Présentement, la durée escomptée de cette panne est de 30 minutes. Transports Canada s'efforce de résoudre le problème et vous informera des mises à jour par courriel, une fois que 30 minutes se seront écoulées.

Veuillez vous assurer d'avoir accès à votre compte pour le Portail de communication sécurisée de Transports Canada (PCSTC) pour toutes communications reliées. Vous trouverez plus de détails sur les procédures en cas de panne dans le [Guide de mise en œuvre technique du CFAPC](#).

Veuillez mettre en file d'attente vos soumissions de données en prévision de la reprise de disponibilité du système jusqu'à avis contraire.

Prière de ne pas répondre directement à ce courriel à moins d'avoir besoin de soutien à la technologie de l'information (TI). Un appui vous sera disponible durant les heures d'ouverture via la boîte de courriel Information CFAPC. Transports Canada exploite aussi un Centre d'opérations 24h sur 24, 7 jours sur 7, qui pourra être rejoint par courriel [adresse sera incluse lorsque requise] après les heures d'ouverture.

Merci de votre patience et de votre coopération.

Programme de Ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC)

