



## Mémoire D3-3-1

Ottawa, le 20 septembre 2016

### Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition

#### En résumé

Le présent mémoire a été révisé afin d'inclure les procédures avant l'arrivée, à l'arrivée et après l'arrivée relatives aux connaissances internes, aux messages de fermeture de connaissances internes ainsi qu'aux données supplémentaires relatives au fret.

Dans le présent mémoire, sont énoncées les exigences et les politiques administratives de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant la transmission des données sur les connaissances internes, sur les messages de fermeture de connaissances internes ainsi que des données supplémentaires, avant le chargement ou avant l'arrivée, et ce, pour les marchandises visées qui sont importées au Canada ou qui y transitent.

**Nota :** Des données supplémentaires sont requises pour les expéditions de fret groupé restant à bord (FRAB) dans les modes aérien et maritime seulement. Aux fins du présent mémoire, les exigences avant l'arrivée comprennent également les exigences avant le chargement pour les expéditions maritimes, le cas échéant.

Les exigences et politiques administratives en vigueur à l'ASFC concernant le mouvement et le contrôle du fret n'ayant pas fait l'objet d'une mainlevée au Canada sont également énoncées et expliquées dans le présent mémoire.

Pour tout renseignement sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, consultez le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

Pour tout renseignement sur la mainlevée des marchandises commerciales, consultez le [Mémoire D17-1-4, Mainlevée des marchandises commerciales](#).

### Lignes directrices et renseignements généraux

#### Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent au présent mémoire :

**Agent d'expédition** – Personne qui fait transporter des marchandises spécifiées par un ou plusieurs transporteurs pour le compte d'un ou de plusieurs propriétaires, importateurs, expéditeurs ou destinataires.

**Autres ministères (AM)** – Ministères ou organismes fédéraux comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (MAECD).

**Avant l'arrivée** – Avant l'arrivée du moyen de transport ou du fret au Canada.

**Avant le chargement** – Avant le chargement à bord d'un moyen de transport, du fret destiné au Canada. Données concernant l'importation de marchandises qui sont transmises à l'ASFC avant que celles-ci ne soient chargées à bord du moyen de transport. « Avant le chargement » s'applique au mode maritime seulement et signifie avant le chargement du fret dans un port étranger.

### **Bureau de déclaration –**

- a) Mode routier : bureau de l'ASFC au Premier Point d'Arrivée (PAA) où le fret routier entre au Canada. Un code de quatre chiffres assigné au bureau de l'ASFC désigné est utilisé pour identifier l'endroit où le moyen de transport, les marchandises et les personnes devraient arriver au Canada.
- b) Mode ferroviaire : bureau le plus près du PPA où le fret ferroviaire entre au Canada. Le transporteur ferroviaire peut utiliser un bureau de déclaration automatisé. Un code de quatre chiffres assigné au bureau de l'ASFC désigné est utilisé pour identifier l'endroit où le moyen de transport, les marchandises et les personnes devraient arriver au Canada.
- c) Modes aérien et maritime : Le code de quatre chiffres assigné au bureau de l'ASFC désigné, est utilisé pour identifier l'endroit où le moyen de transport, les marchandises et les personnes devraient arriver au Canada. Il s'agit d'un code de bureau à quatre chiffres établi par l'ASFC pour identifier le PAA prévu au Canada. Le bureau d'arrivée du fret à bord du moyen de transport devrait correspondre au bureau de déclaration.

**Bureau de destination** – Bureau où le fret doit obtenir la mainlevée. À moins qu'il ne s'agisse d'un déplacement sous douane, il s'agit du même bureau que le bureau de déclaration.

**Client** – Toute personne qui transmet électroniquement un ensemble de données à l'ASFC ou qui reçoit des avis électronique de cette dernière.

**Connaissance interne** – Un document de contrôle du fret transmis par un agent d'expédition pour des expéditions qui ont été ou seront dégroupées dans un autre document de contrôle du fret.

**Déclaration supplémentaire de fret** – Document transmis électroniquement par un agent d'expédition pour des expéditions qui ont été ou seront dégroupées dans un document de contrôle du fret aérien ou maritime pour des expéditions de fret restant à bord (FRAB) seulement.

**Destinataire** – La définition de destinataire doit être interprétée selon le contexte applicable de la façon suivante :

- a) Définition de destinataire à utiliser par les transporteurs lorsqu'ils transmettent des données IPEC ou du Manifeste électronique par voie électronique : le nom et l'adresse de la partie à qui le fret/les marchandises sont expédiés tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. connaissance, lettre de transport aérien ou autre document d'expédition).
- b) Expédition groupée – Définition de destinataire à utiliser par les transporteurs qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition groupée : le nom et l'adresse de la partie à qui le fret/les marchandises sont « expédiés » tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. : connaissance, lettre de transport aérien ou autre document d'expédition).
- c) Expédition dégroupée – Définition de destinataire à utiliser en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition dégroupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont « expédiés » tels qu'ils figurent sur le contrat de vente commerciale (p. ex. facture commerciale, acte de vente ou autre contrat de vente).

**Nota** : L'agent d'expédition doit fournir les renseignements dont il dispose au moment de la transmission. Cependant dans certaines circonstances, le destinataire peut changer plus d'une fois durant le transport au Canada. L'agent d'expédition doit alors transmettre les données à jour à mesure qu'il reçoit de nouveaux renseignements.

**Exemple** : Pour des raisons administratives ou légales, les marchandises sont destinées à une banque (étrangère ou canadienne) ou « à l'ordre » d'une banque. Dans ce cas, le champ « destinataire » du connaissance interne transmis par l'agent d'expédition doit mentionner la partie à qui les marchandises sont légalement destinées au moment de la transmission (la banque). Si les marchandises sont vendues en cours de route ou que la banque décide de transférer les marchandises à une tierce partie (conformément au « à l'ordre de »), ou si les renseignements sur le destinataire changent, l'agent d'expédition doit modifier les données du connaissance interne précédemment transmises par voie électronique dès qu'il est informé du changement, en mettant à jour le champ « destinataire ».

**Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE)** – Fournit des renseignements complets sur les exigences en matière de système et d'entreprise de diverses transactions électroniques pour de multiples programmes d'importation et d'exportation.

**Échange de données informatisé (EDI)** – Les systèmes EDI de l'ASFC permettent aux clients de transmettre par voie électronique leurs données sur les importations ou exportations, ainsi que leurs déclarations en détail, à l'Agence. Ces systèmes facilitent la capacité de l'ASFC de traiter rapidement les marchandises à faible risque, afin de se concentrer sur la détection des menaces potentielles pour la sécurité du Canada. L'EDI constitue un ensemble de normes pour structurer l'information échangée par voie électronique entre les entreprises, les organisations, les organismes gouvernementaux et les autres groupes, ainsi qu'à l'intérieur de ces entités. Ces normes prévoient les formats, les jeux de caractères et les éléments de données utilisés pour échanger des documents et des formulaires. Le terme EDI désigne également la mise en œuvre et l'exploitation de systèmes et de processus pour la création, la transmission et la réception de documents EDI.

**En transit** – Transport de marchandises d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis via le Canada, ainsi que transport de marchandises d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada via les États-Unis.

**Expéditeur** – Le nom et adresse de la partie qui expédie les marchandises tel que stipulé dans le contrat de transport (p. ex. le connaissement, bordereau d'expédition aérienne, etc.)

**Expédition** – Ensemble de marchandises commerciales à bord d'un moyen de transport destiné à un seul importateur.

a) l'expédition dont un transporteur est responsable est :

(i) soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport par lui est visé par un seul connaissement, une seule feuille de route ou un seul autre document similaire délivré par lui;

(ii) soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par lui n'est pas visé par un connaissement, une feuille de route ou un autre document similaire;

b) l'expédition dont un agent d'expédition est responsable est une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissement, une seule feuille de route ou un seul autre document similaire délivré par l'agent d'expédition.

**Expédition aérienne par camion** – Fret aérien qui arrive au Canada à bord d'un moyen de transport routier.

**Expédition de faible valeur (EFV)** – Marchandises commerciales dont la valeur en douane est inférieure ou égale à 2 500 \$ CA. Les marchandises faisant partie d'une EFV ne sont pas exemptées des exigences du Manifeste électronique. Voir la définition du terme « EFVM » dans la présente section.

**Expédition de faible valeur par messagerie (EFVM)** – Marchandises de faible valeur importées par un service de messagerie approuvé dans le cadre du programme d'EFV par messagerie. Ces marchandises sont exemptées des exigences du Manifeste électronique.

**Fret** – Terme utilisé pour décrire un ensemble de marchandises ou une expédition. Il consiste en un groupe de marchandises connexes. Le fret est décrit en détail sur le connaissement, le manifeste ou le document de contrôle du fret.

**Fret restant à bord (FRAB)**

**Mode maritime** – Fret à bord d'un navire qui n'est pas déchargé à un port canadien, mais qui reste à bord du navire pour le transport jusqu'à sa destination ultime située à l'extérieur du Canada.

**Mode aérien** – Fret qui ne sera pas déchargé à un aéroport canadien, mais reste à bord de l'avion pour la poursuite de sa destination finale à l'extérieur du Canada.

**Groupement** – Plusieurs expéditions distinctes réunies par un groupeur ou un agent d'expédition et expédiées à un mandataire ou à un agent d'expédition comme une seule expédition sous un seul connaissement et déclarées à l'ASFC sur un seul document de contrôle du fret.

**Information préalable à l'arrivée** – Données concernant l'importation de marchandises qui sont envoyées à l'ASFC avant l'arrivée de celles-ci.

**Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)** – Le programme IPEC vise à fournir aux agents de l'ASFC des renseignements préalables par voie électronique afin qu'ils disposent de la bonne information au bon moment pour cerner les menaces à la santé et à la sécurité liées aux marchandises commerciales avant leur arrivée au Canada.

**Marchandises commerciales** – Marchandises qui sont ou seront importées en vue de leur vente ou d'usages industriels, professionnels, commerciaux ou collectifs, ou à d'autres fins aux termes du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

**Marchandises excédentaires** – Toutes les pièces excédentaires transportées dans une même expédition et repérées par le transporteur ou l'agent d'expédition après l'arrivée.

**Marchandises manquantes** – Des données préalables à l'arrivée ont été transmises et une quantité de marchandises a été initialement déclarée lors de l'arrivée au PPA, et subséquemment, le nombre d'unités trouvées, par l'agent d'expédition ou le transporteur, est inférieur au nombre de pièces déclarées à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée.

**Marchandises spécifiées** (en vertu de la [Loi sur les douanes](#)) – Aux termes du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), s'entend des marchandises commerciales, des marchandises qui sont ou seront importées au Canada contre rétribution ou des conteneurs vides non destinés à la vente. Sont exclus de la définition :

- a) les marchandises qui seront dédouanées après leur déclaration en détail et le paiement des droits afférents en application du paragraphe 32(1) de la [Loi](#) si, selon le cas :
  - (i) elles sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada,
  - (ii) elles sont ou seront contenues dans les bagages d'une personne et cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport;
- b) le courrier;
- c) les marchandises commerciales utilisées pour réparer à l'étranger un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés, si les réparations sont effectuées à la suite d'un événement imprévu qui s'est produit à l'étranger et que les réparations sont nécessaires pour permettre au moyen de transport de revenir au Canada sans accident;
- d) les moyens de transport militaire, au sens du paragraphe 18(1) de la [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#), et les marchandises qu'ils transportent;
- e) les moyens de transport de secours et les marchandises qu'ils transportent;
- f) les moyens de transport et les marchandises qu'ils transportent lorsque ceux-ci reviennent au Canada immédiatement après que leur entrée aux États-Unis a été refusée.

**Message de fermeture de connaissance interne** – Message envoyé par l'agent d'expédition pour identifier aux fins de fermeture tous les connaissances internes portant sur un document de fret principal groupé ou un connaissance interne de fret groupé.

**Moyen de transport** – Définition tirée du paragraphe 2(1) de la [Loi sur les douanes](#) : Tout véhicule, aéronef, navire ou autre moyen servant au transport des personnes ou des marchandises.

**Numéro de contrôle du fret (NCF)** – Il s'agit d'un numéro attribué à un document de transport qui indique de façon unique les marchandises figurant dans une déclaration sur le fret. Ce numéro comprend le code de transporteur, suivi d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur ou son représentant, et ne peut contenir d'espaces.

Quatre premiers caractères = code de transporteur attribué par l'ASFC.

**NCF précédent** – Numéro de contrôle du fret du document de contrôle du fret qui précède immédiatement le document en question dans la chaîne de contrôle du fret.

**NCF principal** – Numéro de contrôle du fret du document de contrôle du fret utilisé pour déclarer les marchandises au PPA [paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#)].

**Numéro de connaissance interne** – Numéro attribué à un document de transport utilisé pour une portion d'une expédition dégroupée. Il désigne de manière exclusive le fret détaillé sur un connaissance interne. Le numéro de connaissance interne est composé du code d'identification attribué par l'ASFC suivi d'un numéro de référence unique attribué par l'agent d'expédition.

a) Quatre premiers caractères = code de transporteur attribué par l'ASFC.

b) Autres caractères = numéro de référence attribué par le transporteur/représentant.

Ce numéro ne peut pas être réutilisé pendant trois ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant son utilisation initiale.

**Numéro de référence supplémentaire (NRS)** – Numéro de référence attribué par l'agent d'expédition, le transporteur ou l'agent de ce dernier et servant à identifier la déclaration supplémentaire de fret.

**Partie secondaire à aviser** – Entité commerciale, autre que l'auteur de la transmission, qui reçoit l'avis de l'ASFC (statut ou manifeste acheminé) portant sur une expédition particulière.

**Portail du Manifeste électronique** – Le portail du Manifeste électronique (le portail) est une option sûre de transmission de données, mise au point par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), qui permet aux négociants de transmettre par Internet les renseignements exigés avant l'arrivée. Le portail du Manifeste électronique a été principalement élaboré pour les petites et moyennes entreprises dans le but de faciliter l'observation ainsi que la transition des déclarations des données du format papier au format électronique avant l'arrivée.

**PPA** – Premier point d'arrivée

**Registre** – Tout support où des données sont enregistrées ou inscrites et qui peut être lu ou compris par une personne ou par un système informatique ou un autre dispositif.

**RSAP** – Régime de sanctions administratives pécuniaires est le système utilisé pour imposer des sanctions pécuniaires aux clients commerciaux en cas de violation à la législation commerciale et frontalière qu'applique l'ASFC.

**Système d'examen avant l'arrivée (SEA)** – Option de mainlevée à la ligne d'inspection permettant aux importateurs et aux courtiers de présenter des documents de mainlevée avant l'arrivée de l'expédition afin d'obtenir une mainlevée à l'arrivée.

**Système de transmission des avis de mainlevée (STAM)** – Message système envoyé au client au sujet du statut du fret.

**Transitant** – Le mouvement de marchandises étrangères par le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada à un autre point situé à l'étranger.

**Transmission sur le fret** – Un message électronique contenant tous les éléments de données requis pour une expédition qui sera importée au Canada, y compris l'information contenue sur le connaissance.

**Transporteur** – L'ASFC définit un transporteur comme l'entité exploitant un moyen de transport qui transporte des marchandises spécifiées au Canada. Exploiter un moyen de transport signifie en avoir la garde et la responsabilité légale comme :

a) propriétaire,

b) preneur en vertu d'un bail ou d'un contrat de louage,

c) affrèteur en vertu d'un contrat de louage,

d) acheteur en vertu d'un acte de vente conditionnelle ou d'un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre du moyen de transport jusqu'au paiement du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de certaines conditions,

e) débiteur hypothécaire.

**Transit** – Le transport de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d’un point à l’extérieur du Canada vers un autre point à l’étranger.

## Information générale

1. La [Loi sur les douanes](#) et le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) établissent le moment, les modalités et le responsable de la transmission des données sur les connaissements internes, des données sur les messages de fermeture de connaissements internes et des données supplémentaires, avant l’arrivée ou avant le chargement, pour le fret entrant au Canada.
2. La réception des données sur les connaissements internes et des données supplémentaires permet à l’ASFC :
  - a) de gérer plus efficacement les marchandises à risque élevé et de déterminer les menaces pour la santé et la sécurité avant l’arrivée du fret et du moyen de transport au Canada;
  - b) d’avoir un processus simplifié plus efficient à la frontière pour les marchandises à risque faible;
  - c) de contrôler, dans le cas des données sur les connaissements internes, le mouvement des marchandises sous douane.
3. La [Loi sur les douanes](#) et le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) établissent les exigences relatives au contrôle du fret sous douane dégroupé au Canada. Les exigences générales et politiques administratives de l’ASFC se rapportant à tous les modes de transport se trouvent dans le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l’importation et au transport des marchandises](#).

## Responsabilité

4. Conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et aux définitions du présent mémoire, une action de l’agent d’expédition détermine qui est responsable de la transmission du connaissement interne, du message de fermeture de connaissement interne et des données supplémentaires. Le code de transporteur utilisé pour la transmission est le code du transporteur que l’ASFC considère responsable de la transmission de renseignements véridiques, exacts et complets.
5. Aux termes du paragraphe 12.1(1) de la [Loi sur les douanes](#), toute autre personne prescrite doit fournir à l’Agence les renseignements prévus par loi concernant les marchandises qui sont ou devraient être à bord du moyen de transport.
6. Il est nécessaire d’assortir d’un connaissement interne toutes les expéditions importées, sous douane et en transit. Les expéditions de fret groupé restant à bord doivent être assorties d’une déclaration supplémentaire de fret.
7. En vertu de l’article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#), l’agent d’expédition transmettant le connaissement interne, le message de fermeture de connaissement interne ou les données supplémentaires est chargé de s’assurer que tous les renseignements sont véridiques, exacts et complets.
8. En vertu de l’article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#), l’agent d’expédition transmettant le connaissement interne, le message de fermeture de connaissement interne ou les données supplémentaires est chargé de s’assurer que tous les renseignements sont reçus dans les délais prévus par le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
9. L’agent d’expédition doit transmettre un message de fermeture de connaissement interne indiquant le numéro de contrôle du fret (NCF) précédent, ainsi que tous les connaissements internes connexes. De plus, pour tout connaissement interne à dégroupier, l’agent d’expédition responsable doit transmettre un message de fermeture de connaissement interne indiquant le NCF précédent pour ce groupement, ainsi que tous les connaissements internes connexes. Chaque agent d’expédition est chargé de fournir un message de fermeture de connaissement interne une fois tous les connaissements internes dont il est responsable reçus et acceptés par l’ASFC. Ce processus s’applique jusqu’à ce qu’il n’y ait plus de connaissements internes connexes à dégroupier. Des messages de fermeture de connaissements internes ne sont pas requis pour les déclarations supplémentaires de fret.
10. Les agents d’expédition peuvent autoriser un fournisseur de services ou un mandataire à transmettre le connaissement interne, le message de fermeture de connaissement interne et les données supplémentaires avant



l'arrivée en leur nom. Le code de transporteur accompagnant la transmission électronique doit être celui de l'agent d'expédition réel, et non pas celui du mandataire ou du fournisseur de services. Pour que l'ASFC puisse communiquer avec le mandataire ou le fournisseur de services transmettant les données au nom de l'agent d'expédition, celui-ci doit remplir le formulaire [demande d'échange de données Informatisées \(EDI\) pour information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)](#), en indiquant les mandataires ou fournisseurs de services autorisés dans le champ approprié du document. Si d'autres mandataires ou fournisseurs de services doivent être autorisés, ou si des mandataires ou fournisseurs de services doivent être supprimés, par rapport au formulaire déjà rempli, il faut remplir le formulaire demande D'Échange De Données Informatisées (EDI) pour information Préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).

11. Les clients utilisant le portail du Manifeste électronique pour transmettre les données sur les connaissances internes ne sont pas tenus de remplir le formulaire ci-dessus afin d'autoriser un mandataire ou un fournisseur de services. Lorsqu'on utilise le portail, l'autorisation d'une autre partie est accordée par le titulaire du compte dans le portail.

12. Un transporteur qui assume, en partie ou entièrement, les fonctions de l'agent d'expédition telles qu'elles sont définies dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) peut utiliser son code de transporteur approuvé par l'ASFC pour transmettre des données supplémentaires, des données sur les connaissances internes et les messages de fermeture de connaissances internes. C'est l'entité à qui appartient le code de transporteur utilisé pour la transmission des données qui a la responsabilité de faire en sorte que les données soient complètes, exactes et transmises en temps opportun.

13. Pour de plus amples renseignements sur la transmission de connaissances internes, de messages de fermeture de connaissances internes et de déclarations supplémentaires de fret, se reporter au [chapitre 5, Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – papier creux du Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#), que l'on peut obtenir en communiquant avec l'[Unité des services techniques aux clients commerciaux](#).

### **Tenue de registres**

14. En plus des registres qui doivent être tenus à jour pour d'autres secteurs de programme de l'ASFC, toute personne qui transporte ou fait transporter, à destination ou à l'intérieur du Canada, des marchandises qui ont été importées, mais pour lesquelles la mainlevée n'a pas été accordée, est tenue, conformément au [Règlement sur le transit des marchandises](#), de tenir des registres des données électroniques transmises à l'ASFC ainsi que des accusés de réception de ces données transmis par l'ASFC. Les registres qui doivent être tenus comprennent tous les documents sources expressément liés aux différents éléments de données transmis, sur support papier ou électronique.

15. Pour les besoins de l'ASFC, les registres utilisés pour transmettre des renseignements à l'Agence aux termes du paragraphe 12.1(1) de la [Loi](#) (connaissances internes, messages de fermeture de connaissances internes et déclarations supplémentaires de fret) doivent être conservés pendant une période de trois années civiles complètes, plus l'année durant laquelle les connaissances internes, les messages de fermeture de connaissances internes et les déclarations supplémentaires de fret ont été transmis.

### **Contrôle**

16. En plus de toutes les autres activités de contrôle et de vérification, l'ASFC effectue un contrôle périodique des registres tenus par les agents d'expédition et liés aux connaissances internes, aux messages de fermeture de connaissances internes et aux déclarations supplémentaires de fret sur support électronique, ainsi qu'aux déclarations sur support papier pour les connaissances internes comportant des exemptions à l'IPEC. Le contrôle permet de confirmer que les connaissances internes, les messages de fermeture de connaissances internes et les déclarations supplémentaires de fret ont été transmis en temps opportun, et que les données transmises avant l'arrivée sont véridiques, exactes et complètes et correspondent à l'information contenue dans les documents sources au dossier.

## Exigences relatives à l'identification de l'agent d'expédition

17. Toute personne devant transmettre à l'ASFC des connaissements internes, des messages de fermeture de connaissements internes ou des déclarations supplémentaires de fret avant l'arrivée doit détenir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC.
18. Le code de transporteur attribué par l'ASFC sert de préfixe au NCF figurant sur les connaissements internes et les déclarations supplémentaires de fret sur support électronique pour l'IPEC.
19. Aux fins d'identification des transporteurs et des agents d'expédition, un code de transporteur cautionné ou non cautionné de l'ASFC est attribué à une société après autorisation. Ce numéro de code de transporteur doit apparaître sur tous les documents de contrôle du fret, les connaissements internes, les messages de fermeture de connaissements internes et les déclarations supplémentaires de fret qui sont présentés ou transmis à l'ASFC.
20. Les agents d'expédition ayant des opérations de transporteur principal doivent consulter le mémorandum s'appliquant à leur mode pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences visant les transporteurs : [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#), [Mémorandum D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#), [Mémorandum D3-5-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#) et [Mémorandum D3-6-6, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#).
21. Étant donné que les agents d'expédition ne transportent pas de marchandises au Canada, le document de contrôle du fret principal du transporteur peut indiquer l'agent d'expédition comme destinataire lorsqu'une expédition de fret groupé est transportée, ou lorsque le document du fret principal ne contient pas tout le détail de l'expédition.
22. Pour obtenir des renseignements sur les exigences relatives au code de transporteur et sur la façon d'obtenir un code de transporteur attribué par l'ASFC, se reporter au [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Exigences de sécurité

23. Le transport international de marchandises importées au Canada ou exportées du pays n'est pas permis en vertu de tout code de transporteur d'agent d'expédition.
24. Les agents d'expédition doivent être cautionnés pour pouvoir transporter à l'intérieur du Canada des marchandises qui ont été déclarées, mais pour lesquelles la mainlevée n'a pas été accordée.
25. Afin de devenir un transporteur ou un agent d'expédition cautionné, il faut déposer un cautionnement conformément au [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Délais de transmission

26. L'agent d'expédition (ou un tiers fournisseur de services autorisé agissant en son nom) est tenu de préparer et de transmettre les connaissements internes, les messages de fermeture de connaissements internes et les données supplémentaires sur le fret qui sont requis dans les délais prévus par le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
27. Les connaissements internes, les messages de fermeture de connaissements internes et les données supplémentaires doivent être transmis par voie électronique à l'ASFC dans les délais indiqués dans le tableau ci-dessous (par mode), à moins d'une exemption à cette exigence accordée par l'ASFC. Se reporter au [chapitre 5, IPEC/Manifeste électronique – connaissements internes du DECCE](#) pour obtenir de plus amples renseignements sur les exemptions aux données de l'IPEC/du Manifeste électronique.



Délais	Mode maritime	Mode aérien	Mode ferroviaire	Mode routier
pour la transmission sur support électronique des données sur les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes pour les expéditions importées, sous douane et en transit	24 heures avant le chargement ou l'arrivée selon le type et l'origine du chargement des marchandises*	4 heures avant l'arrivée ou avant l'heure de départ si le vol est de moins de 4 heures*	2 heures avant l'arrivée	1 heure avant l'arrivée
Délais pour la transmission sur support électronique des données supplémentaires sur le fret restant à bord (FRAB)	24 heures avant le chargement ou l'arrivée selon le type et l'origine du chargement des marchandises*	4 heures avant l'arrivée ou avant l'heure de départ si le vol est de moins de 4 heures*	s.o.	s.o.

\* Consulter les [chapitres 1 \(mode maritime\) et 2 \(mode aérien\) du DECCE – IPEC](#) pour obtenir des précisions sur les délais avant l'arrivée dans les modes maritime et aérien.

28. Les données sur les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes doivent être transmises le plus tôt possible (jusqu'à 90 jours au préalable). Les données supplémentaires peuvent seulement être transmises jusqu'à 30 jours au préalable.

29. La transmission des connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes doivent être acceptés et validés par l'ASFC avant leur arrivée.

### Délais de réutilisation des numéros de contrôle du fret

30. Le NCF figurant sur le connaissement interne ou le numéro de référence secondaire figurant sur la déclaration supplémentaire de fret doit être unique et ne peut pas être réutilisé pendant trois ans à compter du 1er janvier de l'année suivant son utilisation initiale.

### Communication électronique avec l'ASFC

31. Les agents d'expédition doivent transmettre les données au moyen des systèmes d'échange de données informatisé (EDI) de l'ASFC ou du portail du Manifeste électronique de l'ASFC (données sur les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes seulement). Avant d'entamer le processus de demande (décrit ci-dessous), les agents d'expédition doivent avoir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC, conformément à l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#). Voir la section du présent memorandum sur les [Exigences relatives à l'identification de l'agent d'expédition](#).

### Demande de transfert de données électroniques à l'ASFC

32. Les agents d'expédition qui utilisent l'EDI sont tenus de remplir un formulaire de demande et de le présenter à l'[Unité des services techniques aux clients commerciaux \(USTCC\)](#).

33. Les clients EDI peuvent choisir de transmettre leurs propres données à l'ASFC ou de faire appel à un fournisseur de services. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la façon de présenter une demande de participation à l'EDI, aller la [page Web Méthodes de communication EDI](#).

34. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou au processus de demande connexe, communiquer avec le [Service à la clientèle de l'USTCC](#) :

Courriel : [tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca)

Téléphone: **1-888-957-7224**

Option 1 pour les transactions EDI

Option 2 pour l'assistance technique portail (Canada ou États-Unis)

Pour les appels de l'étranger, composer le 1-613-946-0762

35. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la façon de faire une demande et les méthodes de communication par voie électronique, ainsi que des renseignements généraux sur l'EDI, aller à la [page Web du Commerce électronique](#).

## Portail du Manifeste électronique

36. Le [portail du Manifeste électronique](#) est une option élaborée par l'ASFC pour permettre aux négociants (transporteurs routiers et agents d'expédition) de transmettre par voie électronique leurs renseignements avant l'arrivée par Internet. Le portail du Manifeste électronique a été conçu principalement pour les petites et moyennes entreprises afin de les aider à respecter les exigences et de faciliter la transition vers la transmission des données électroniques avant l'arrivée et à l'abandon des déclarations papier. Le portail peut être utilisé pour transmettre les données sur les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes, mais il ne peut pas l'être pour transmettre les déclarations supplémentaires de fret dans les modes aérien et maritime. Les données supplémentaires doivent être transmises au moyen des services d'EDI. Les clients qui utilisent les services d'EDI pour transmettre des données à l'ASFC peuvent aussi avoir un compte pour le portail du Manifeste électronique.

37. Le [portail du Manifeste électronique](#) est doté de nombreuses fonctions libre-service permettant aux agents d'expédition :

- a) de transmettre en toute sécurité des données commerciales à l'ASFC;
- b) de confirmer la réception de renseignements;
- c) de vérifier le statut des données commerciales transmises au moyen du portail ou par EDI;
- d) de recevoir les messages du système de l'ASFC ayant pour objet de communiquer aux utilisateurs de l'information importante liée aux activités transfrontalières des transporteurs;
- e) d'accéder à des outils d'[aide en ligne et à des documents de référence](#).

38. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences informatiques et Internet, le processus de demande et des renseignements généraux visitez le [portail du Manifeste électronique](#).

## Transmission de données exactes

39. Lors de l'utilisation du Système d'examen avant l'arrivée (SEA), le numéro du fret figurant sur le connaissement interne transmis par voie électronique doit correspondre exactement au NCF apparaissant dans la demande de mainlevée SEA, y compris le sigle « SEA » (ou « PARS » en anglais), le cas échéant.

**Par exemple**, si le NCF utilisé dans la demande de mainlevée est « 1234PARS56789 », le NCF figurant sur le connaissement interne transmis doit également être « 1234PARS56789 ». Il n'est pas obligatoire d'insérer les lettres « SEA » (ou « PARS » en anglais) dans le NCF, mais si l'agent d'expédition choisit de le faire, le numéro doit correspondre exactement à celui qui apparaît dans la demande de mainlevée.

40. On rappelle également aux clients qu'ils doivent faire attention lorsqu'ils utilisent les lettres « I » et « O » et les numéros « 1 » et « 0 » dans leurs numéros de control du fret. Les clients doivent utiliser les mêmes lettres et chiffres lorsqu'ils retranscrivent le NCF dans la transmission préalable à l'arrivée et lorsqu'ils prennent des dispositions pour les documents de mainlevée du courtier.

41. Si le NCF indiqué dans la demande de mainlevée SEA ne correspond pas exactement au numéro figurant sur le connaissement interne transmis par voie électronique, les clients pourraient ne pas recevoir certains avis de l'ASFC. La transmission d'un NCF inexact par les agents d'expédition pourrait entraîner des sanctions pour inobservation, y compris l'imposition de sanctions administratives pécuniaires en vertu du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP). Il pourrait aussi y avoir une incidence négative sur la mainlevée.

42. Aucune demande de mainlevée n'est acceptée pour les connaissements internes groupés ou le fret principal groupé. Pour obtenir de plus amples renseignements concernant les expéditions uniques veuillez voir le paragraphe [113](#).

## Lignes directrices relatives à la transmission électronique des données avant l'arrivée

### Connaissements internes

43. Les agents d'expédition sont responsables de la transmission de données sur les connaissements internes pour toutes les expéditions importées, sous douane et en transit.

44. L'agent d'expédition ou le fournisseur de services autorisé de cet agent d'expédition doit préparer et transmettre par voie électronique à l'ASFC les données requises, et ce, dans le délai prescrit, pour chaque expédition du chargement groupé dont il est responsable. De plus, il doit transmettre un message de fermeture de connaissance interne pour informer qu'aucun autre connaissance interne ne sera transmis pour l'expédition groupée.
45. Les connaissances internes et les messages de fermeture de connaissances internes qui sont transmis doivent contenir un certain nombre d'éléments de données obligatoires, conditionnels et facultatifs. Il faut remplir les champs des éléments de données obligatoires dans tous les connaissances internes et les messages de fermeture de connaissances internes transmis. Il faut remplir les champs des éléments de données conditionnels si des conditions précises sont respectées. En règle générale, les éléments de données facultatifs ne sont pas requis, mais peuvent être transmis par le client s'il les a en sa possession.
46. Les agents d'expédition non-cautionnés ne peuvent pas transmettre les connaissances internes consolidés.
47. Pour obtenir une liste et une description de tous les éléments de données des connaissances internes et des messages de fermeture de connaissances internes, et de leur application, se reporter au [Chapitre 5 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - papier creux](#).
48. Les données sur les connaissances internes électroniques peuvent être présentées jusqu'à 90 jours avant l'arrivée. Si les données ne doivent pas être utilisées, l'agent d'expédition doit envoyer un message de suppression (d'annulation) pour cette transmission de données sur les connaissances internes, et mettre à jour tout message de fermeture de connaissance interne applicable.
49. Les connaissances internes peuvent être transmis avant ou après la soumission de la déclaration principale du fret consolidé. Cependant, tous connaissances internes doivent être au dossier avant la soumission du message de fermeture de connaissance interne. Tel qu'indiqué au paragraphe 26 de ce memorandum, le message de fermeture de connaissance interne doit également être transmis dans les délais prescrits.

### **Déclaration supplémentaire de fret – modes aérien et maritime**

50. Les agents d'expédition sont responsables de la transmission des déclarations supplémentaires de fret, lesquelles sont requises pour tout le FRAB groupé, dans les modes aérien et maritime seulement. Des connaissances internes sont requis pour toutes les autres expéditions de fret groupé.
51. L'agent d'expédition ou son fournisseur de services autorisé doit transmettre par voie électronique à l'ASFC les données supplémentaires dans les délais réglementaires, tel qu'il est précisé au paragraphe [27](#) du présent memorandum (nota : seuls les délais dans les modes aérien et maritime s'appliquent).
52. Les déclarations supplémentaires de fret peuvent être transmises avant ou après la déclaration principale du fret groupé.
53. La déclaration supplémentaire de fret sera acceptée si la déclaration principale du fret connexe n'est pas au dossier. Lorsque la déclaration principale du fret est enregistrée, la déclaration supplémentaire de fret sera liée à la déclaration principale. Par conséquent, il est impératif que le NCF de la déclaration principale soit transmis de façon exacte sur la déclaration supplémentaire de fret.
54. Pour obtenir une liste exhaustive des renseignements qu'un agent d'expédition doit inclure dans la transmission de données supplémentaires sur le fret, et pour obtenir d'autres renseignements, svp se reporter au [chapitre 1, Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – mode maritime](#), annexe D, ou au [chapitre 2, Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – mode aérien](#), annexe E.

### **Avis et messages d'erreur**

55. Toutes les données reçues avant l'arrivée sont validées et traitées au moyen des systèmes de l'ASFC, et l'ASFC transmet des messages de réponse à l'auteur de la transmission. Des avis sont envoyés à l'auteur de la même façon que les messages ont été reçus.

56. Les clients peuvent s'attendre à recevoir deux types de messages-réponses des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent des documents avant l'arrivée par voie électronique :

- a) Réponses positives
- b) Réponses d'erreur

57. Les réponses positives sont transmises sous forme d'accusés de réception. L'accusé de réception est généré lorsque la transmission par EDI a passé les contrôles de syntaxe, de conformité et de validation avec succès.

58. Une réponse d'erreur est transmise à l'auteur pour indiquer la nature de l'erreur. Les agents d'expédition doivent corriger les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC en temps opportun.

### **Avis sur l'état**

59. Un avis sur l'état est un avis électronique envoyé aux parties principales à aviser (PPA), aux parties à aviser automatiquement (PAA) et aux parties secondaires à aviser (PSA) pour les informer de l'état d'avancement de la transmission de données avant l'arrivée ou des décisions prises au sujet de leurs transmissions à l'ASFC.

60. Une PPA est un client qui transmet des données commerciales préalables à l'ASFC et qui reçoit des avis de l'ASFC au sujet de l'état de ses expéditions.

61. Une PSA est un client qui est admissible à recevoir un manifeste acheminé automatiquement ou après désignation.

62. Une PAA est un client désigné par l'ASFC pour recevoir un manifeste acheminé ou un avis d'état automatiquement.

63. Afin d'être admissible à recevoir des avis électroniques au sujet de l'état des données transmises, un client (partie principale à aviser, partie secondaire à aviser et partie à aviser automatiquement) doit s'inscrire auprès de l'ASFC et configurer son profil de communication EDI de manière à recevoir des avis par EDI.

64. Les clients doivent s'inscrire auprès de l'[unité des services techniques aux clients commerciaux \(USTCC\)](#), afin de recevoir ces avis.

65. Les agents d'expédition peuvent choisir de s'inscrire afin de recevoir un ou plusieurs des avis. Les types d'avis disponibles sont les suivants :

- a) Avis de « document absent du dossier »
- b) Avis d'intégralité
- c) Avis de disposition

66. Pour une description complète de tous les avis, les messages d'erreur et les codes et leur application, ainsi que les demandes de statut d'avis, voir le [Chapitre 8 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) / Manifeste électronique - Portail de papier creux](#) ou du [Chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis](#).

### **Manifeste acheminé – (ne s'applique pas aux déclarations supplémentaires de fret)**

67. Le manifeste acheminé est une copie des données transmises (à l'heure actuelle, seuls les connaissements internes sont visés) envoyée aux clients inscrits désignés; il est mis à la disposition des clients dans le but d'améliorer les voies de communication entre toutes les parties. Les clients qui transmettent des données sur les connaissements internes et messages de fermeture de connaissements internes peuvent désigner les clients inscrits auprès de l'ASFC à qui ils aimeraient envoyer une copie de leurs données. L'échange d'information à l'aide du manifeste acheminé améliorera l'efficacité des communications entre partenaires de la chaîne commerciale.

### **Avis de dégroupement**

68. L'avis de dégroupement est un avis électronique envoyé par l'ASFC qui informe les clients (agents d'expédition, exploitants d'entrepôt et transporteurs) que l'ASFC a autorisé le transfert du contrôle du fret d'une expédition groupée aux connaissements internes secondaires connexes qu'un agent d'expédition a transmis.

69. L'avis de dégroupement peut servir d'avis électronique donné à l'exploitant de l'entrepôt pour permettre à l'agent d'expédition de prendre possession des marchandises faisant partie de l'expédition groupée. Il sert également d'avis électronique pour informer la partie responsable des droits et des taxes que le fret regroupé ou que le connaissement interne a été acquitté.

70. Les agents d'expédition non-cautionnés n'ont pas l'autorisation de transporter les marchandises non-dédouanées à l'intérieur du Canada. Si le code du transporter indiqué sur les connaissements internes est non-cautionné, les connaissements internes doivent faire l'objet d'un autre manifeste à un transporteur cautionné si la destination de l'entrepôt ne correspond pas au fret primaire. Ce n'est pas la responsabilité de l'exploitant de l'entrepôt à savoir si un agent d'expédition est cautionné ou non.

71. L'Avis de dégroupement est actuellement un avis facultatif pour lequel les clients doivent s'inscrire afin de les recevoir. Si un agent d'expédition reçoit l'Avis de dégroupement électronique et l'exploitant d'entrepôt ne le fait pas, l'agent d'expédition peut imprimer l'avis et fournir une copie papier à l'exploitant d'entrepôt. Cette copie papier servira d'autorisation à l'exploitant d'entrepôt de permettre à l'agent d'expédition de prendre possession des expéditions dans le NCF.

72. Puisque l'avis de dégroupement est disponible présentement seulement en EDI, les clients qui utilisent le portail du manifeste électronique et qui ne s'enregistrent pas pour les avis de groupement par EDI peuvent imprimer le message de fermeture des connaissements internes qui indiquent tous les NCF dans le groupement. Ce message de fermeture des connaissements internes doit être présenté à l'ASFC pour fin d'estampillage. Une fois estampillé, le message peut être présenté à l'exploitant de l'entrepôt et sert d'autorisation de permettre à l'agent d'expédition de prendre possession de l'expédition sous le NCF primaire.

73. Comme alternative, un agent d'expédition peut présenter une copie du document du contrôle de fret groupé à l'ASFC pour estampillage. L'ASF vérifiera, estampillera et notera les numéros de contrôle du fret des connaissements internes en question sur le document du contrôle du fret groupé.

74. L'Avis de dégroupement est seulement disponible par EDI. Les clients voulant recevoir l'avis doivent s'inscrire auprès de l'[Unité des services techniques aux clients commerciaux](#).

75. Pour obtenir une description de tous les avis, messages d'erreur et codes, et de leur application, ainsi que des demandes d'avis d'état, se reporter au [chapitre 8, IPEC/Manifeste électronique – portail des papiers creux](#), ou au [chapitre 11, IPEC/Manifeste électronique – avis](#), du DECCE.

### **Avis d'évaluation du risque**

76. Les avis d'évaluation du risque peuvent être envoyés lorsque l'ASFC demande au client de fournir davantage de renseignements sur le connaissement interne ou pour fournir au client des directives précises concernant le chargement/déchargement du fret. Ces avis sont envoyés aux parties concernées en fonction du type d'avis et de l'auteur de la transmission. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les avis d'évaluation du risque, consulter le [chapitre 11, IPEC/Manifeste électronique – avis](#), du DECCE.

77. Tout comme les avis de rejet (ou codes d'erreur), les avis d'évaluation du risque comprennent un champ codé indiquant la raison pour laquelle l'avis a été transmis et l'élément de données particulier pour lequel il faut une précision ou de plus amples explications. En outre, les avis d'évaluation du risque peuvent comporter un champ de texte libre pour les remarques afin de fournir aux clients externes des renseignements supplémentaires sur le champ codé, ou des directives.

78. Les systèmes de l'ASFC transmettent des messages codés de « retenue » ou d'« annulation » à l'auteur ainsi qu'aux autres parties concernées. Le message est envoyé aux parties par le même moyen de communication électronique utilisé pour la transmission reçue. Ces messages font mention du NCF figurant sur le connaissement interne. L'agent d'expédition a la responsabilité de vérifier s'il y a des messages codés dans ses systèmes.

79. Pour obtenir une description exhaustive des avis d'évaluation du risque, se reporter au [chapitre 11, IPEC/Manifeste électronique – avis](#), du DECCE.

## Corrections

### Corrections apportées aux données sur les connaissements internes

80. Les changements aux données sur le connaissement interne doivent être apportés aussitôt qu'ils sont connus. Les changements transmis par voie électronique par les clients seront acceptés jusqu'à l'arrivée des marchandises au Canada, laquelle est attestée par la transmission du message de certification d'arrivée du moyen de transport dans les modes autres que le mode routier, ou jusqu'à l'enregistrement de l'arrivée des marchandises par l'agent des services frontaliers du Canada dans le mode routier. Après l'arrivée, tous les changements doivent être transmis sous forme de modifications. Un code de modification est attribué à l'enregistrement du changement, afin d'indiquer le type de modification apportée.

81. La fonction ajout sert à la première transmission (originale) des données, qu'il s'agisse de données sur le connaissement interne ou le message de fermeture de connaissement interne.

82. La fonction changement entraîne la transmission d'un enregistrement entièrement nouveau (tous les éléments de données applicables), qui remplace l'enregistrement complet au dossier. Le changement est permis jusqu'à l'arrivée des marchandises.

83. La fonction suppression (annulation) sert à éliminer intégralement des fichiers ou des lots de fichiers. La suppression doit être utilisée s'il est établi que les marchandises ne viendront pas au Canada; sinon, il faut utiliser le changement ou la modification.

84. Tout comme la fonction changement, la fonction modification entraîne la transmission d'un enregistrement entièrement nouveau (tous les éléments de données applicables), qui remplace l'enregistrement complet au dossier. La modification sert à apporter un changement après l'arrivée du moyen de transport au Canada.

85. Pour de plus amples renseignements sur la transmission de changements ou de modifications aux données sur les connaissements internes, se reporter au [chapitre 5, IPEC/Manifeste électronique – papier creux, du DECCE](#).

### Corrections aux données IPEC supplémentaires sur le fret (expéditions FRAB pour les modes aérien et maritime seulement)

86. S'il faut changer le numéro de référence d'une déclaration supplémentaire de fret, il faut envoyer une demande de « suppression », puis d'« ajout », pour toute la déclaration supplémentaire. Une demande de changement ne sera pas acceptée en pareil cas.

87. Les changements aux déclarations supplémentaires de fret doivent être apportés jusqu'à 30 jours après l'arrivée, et ce, dès qu'ils sont connus.

88. Si le NCF principal figurant sur une déclaration supplémentaire de fret transmise doit être corrigé, le client peut envoyer une demande de changement à la déclaration supplémentaire de fret pour corriger cet élément de données.

89. Dans le mode maritime, les changements apportés aux éléments de données supplémentaires sur le fret avant le départ du navire du port de chargement à l'étranger (pour le fret chargé dans un pays autre que les É.-U.) redémarrent l'horloge pour la règle des 24 heures, c'est-à-dire que le fret ne peut pas être chargé à bord du navire pendant au moins 24 heures à compter du moment où le client reçoit du système de l'ASFC l'accusé relativement au changement transmis. Si le changement est transmis en réponse à un avis Ne pas charger, le chargement peut avoir lieu une fois qu'un avis Annulation (de l'avis Ne pas charger) est reçu de l'ASFC.

90. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la transmission de changements aux données supplémentaires, se reporter au [chapitre 1, Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – mode maritime](#), et au [chapitre 2, Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – mode aérien](#).

### Modifications après l'arrivée

91. S'il est découvert que les transmissions de données sur les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes sont erronées après l'arrivée, elles doivent être modifiées dès que l'erreur est décelée.



92. Il est possible de modifier tout élément de données, sauf dans le cas d'exception « clé » suivant :

NCF pour les connaissements internes (si une modification est requise, il faut transmettre une demande de suppression manuellement).

93. Avant de pouvoir modifier ou supprimer cet élément de donnée, il faut d'abord remplir le *Formulaire de demande de modification manuelle du papier creux, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes* ([BSF673](#)), disponible en ligne. Les transporteurs/agents d'expédition ont jusqu'à 90 jours pour présenter la demande de correction à l'ASFC.

94. Lorsque les circonstances exigent qu'une correction soit apportée immédiatement, par exemple lorsque le moyen de transport est arrivé et que la déclaration a été effectuée au bureau d'entrée (le chauffeur est en attente), il est possible de présenter le formulaire BSF673 (en double exemplaire) au bureau aux fins de traitement afin de permettre au moyen de transport de poursuivre ou le traitement du fret.

95. Les clients souhaitant transmettre le formulaire [BSF673](#) disposent maintenant des options suivantes:

- a) en personne à l'ASFC (en double exemplaire), Opérations commerciales du pont Ambassador, 4285, promenade Industrial, Windsor (ON) N9C 3R9;
- b) par [courriel](#);
- c) par télécopieur au 519-967-4206.

### **Exemptions à la transmission de données électronique avant l'arrivée**

96. Certains types de fret peuvent être exemptés de l'obligation de transmettre des données sur le fret, des connaissements internes ou des données supplémentaires. Il est conseillé aux agents d'expédition de consulter les [mémoires](#) afférents à chaque mode de transport pour connaître les exceptions relatives au fret. Si le transporteur n'a pas besoin de transmettre les données sur le fret avant l'arrivée, l'agent d'expédition n'aura également pas besoin de transmettre les données sur le connaissement interne avant l'arrivée ou les données supplémentaires (FRAB).

### **Procédures pour le fret groupé exempté du programme IPEC**

97. Les expéditions de fret groupé exemptées du programme IPEC doivent être notées sur un document approuvé de contrôle du fret secondaire (connaissement interne) et présentées à l'ASFC au bureau de destination au moment de l'arrivée. Chaque expédition doit être notée sur un document de contrôle du fret distinct, dont chacun des champs obligatoires doit être rempli en bonne et due forme conformément aux instructions figurant aux annexes du [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#). Le document de contrôle du fret doit comprendre le NCF précédent.

98. Les copies pour la salle des comptoirs et pour l'autorisation douanière de livraison des connaissements internes serviront d'avis d'arrivée des marchandises pour le destinataire. Ces copies doivent être présentées à l'ASFC accompagnées des documents de mainlevée connexes. Lorsque la mainlevée est autorisée par l'ASFC, la copie de l'autorisation de livraison douanière des documents de contrôle du fret secondaire est estampillée et remise à l'exploitant d'entrepôt pour lui permettre de laisser sortir les marchandises. La copie de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret secondaire sera versée au dossier par l'ASFC.

99. Dans tous les cas dans le cadre du processus en question, le document de contrôle du fret secondaire de l'agent d'expédition cautionné acquitte le document de contrôle du fret du transporteur principal dans le système de l'ASFC. Toute question incombant normalement au transporteur incombe désormais à l'agent d'expédition cautionné, qui est alors responsable en cas de marchandise manquante et de déclaration des excédents. Pour plus de précisions sur les marchandises manquantes ou excédentaires, se reporter à la section du présent mémoire qui porte sur les Processus relatifs aux expéditions uniques.

### **Expéditions aériennes par camion**

100. Les expéditions aériennes par camion sont présentement exemptées des données sur le fret par voie électronique avant l'arrivée. Si le fret principal associé à une expédition aérienne par camion est consolidé, un

connaissance interne doit être présenté par l'agent d'expédition au bureau de l'ASFC une fois que le fret principal est arrivé à l'entrepôt d'attente.

## **Mouvement et contrôle des marchandises non dédouanées au Canada**

### **Message d'attestation d'arrivée à l'entrepôt (MAAE)**

101. Le MAAE est un message électronique envoyé par un exploitant d'entrepôt à l'ASFC lorsque le fret non dédouané destiné à leur entrepôt arrive physiquement. Un MAAE doit être envoyé pour chaque NCF qui a cet entrepôt comme destination finale. Les exploitants d'entrepôt doivent communiquer avec l'Unité des services techniques aux clients commerciaux pour s'inscrire et se conformer aux exigences relatives au MAAE. Puisque cette fonction n'est pas actuellement appuyée par le portail du Manifeste électronique, les clients doivent utiliser l'EDI pour transmettre le MAAE.

### **Fret groupé destiné au PPA**

102. Le fret groupé destiné au PPA qui est assortie d'un document de mainlevée valide et en règle au dossier au moment de l'arrivée au PPA fait l'objet d'une mainlevée à l'arrivée.

103. Lorsque le bureau de destination d'un fret principal groupé est un PPA et que celui qui figure sur les connaissements internes connexes est situé à l'intérieur du pays, les expéditions peuvent être transportées jusqu'à la destination indiquée sur les connaissements internes par un autre transporteur ou agent d'expédition sous la caution de l'agent d'expédition original. Si cet agent n'est pas cautionné, chaque connaissance interne doit faire l'objet d'un nouveau manifeste au PPA afin qu'un agent d'expédition ou transporteur cautionné puisse transporter le fret jusqu'à la destination finale.

### **Fret groupé destiné à l'intérieur du pays**

104. Le fret non dédouané peut seulement être transporté à l'intérieur du Canada sous un code de transporteur cautionné par l'ASFC. Un agent d'expédition cautionné peut retenir les services d'un transporteur ou d'un agent d'expédition non cautionné pour qu'il transporte les marchandises en son nom. Cependant, la responsabilité à l'égard des droits et taxes sur les marchandises non dédouanées transportées à l'intérieur du Canada incombe toujours au détenteur du code de transporteur figurant sur le document de contrôle du fret non acquitté tant que les marchandises ne font pas l'objet d'une mainlevée ou qu'un transfert de responsabilité n'a pas été officiellement effectué. Un changement de responsabilité à un autre transporteur ou agent d'expédition se produit seulement qu'avec un nouveau manifeste.

105. Le fret groupé destiné au PPA qui a le même bureau de destination que le fret principal est acheminé à l'intérieur du pays, vers un entrepôt d'attente sous la responsabilité du transporteur principal cautionné.

106. Lorsque le fret principal arrive physiquement à l'entrepôt d'attente, l'exploitant d'entrepôt envoie un MAAE à l'ASFC, qui envoie automatiquement l'avis de dégroupement à l'exploitant d'entrepôt, à l'agent d'expédition et au transporteur principal.

107. Dès l'envoi de l'avis de dégroupement, les expéditions groupées peuvent être remises à l'agent d'expédition aux fins de transport vers la destination finale conformément à l'information figurant sur les connaissements internes. Les exploitants d'entrepôt et agents d'expédition doivent garder au dossier un exemplaire du document officiel de transfert de responsabilité à l'agent d'expédition. Les dossiers doivent comprendre les numéros de connaissements internes pertinents et la signature de l'agent d'expédition accusant réception des expéditions.

108. À l'arrivée de chaque expédition à leur destination finale, l'exploitant d'entrepôt envoie un MAAE pour chacune des expéditions. Si les SEA figurent au dossier et que le statut de la demande est « mainlevée recommandée » au moment de l'arrivée à la destination finale, les expéditions font l'objet d'une mainlevée.

109. Lorsque les expéditions qui ont été groupées ont des destinations finales différentes, le transporteur principal transporte les marchandises jusqu'à la destination figurant sur le document de fret principal. Un MAAE sera transmis pour le fret principal et toutes les expéditions ayant la même destination que le transporteur principal seront aussi « arrivées ». Les connaissements internes dont la destination est différente garderont le statut « déclaré » jusqu'à leur arrivée à la destination figurant sur les connaissements internes. Le fret non dédouané peut

être transporté à sa destination finale par un agent d'expédition cautionné ou par un transporteur ou agent d'expédition dont les services ont été retenus par l'agent d'expédition. L'agent d'expédition cautionné demeure responsable du paiement des droits et des taxes à moins que l'expédition ait fait l'objet d'un nouveau manifeste indiquant un autre transporteur ou agent d'expédition cautionné.

## **Expéditions en transit et expéditions qui transitent**

### **Marchandises nationales des États-Unis qui transitent par le Canada et marchandises nationales du Canada qui transitent par les États-Unis (modes routier et ferroviaire seulement)**

110. Les marchandises nationales des États-Unis qui transitent par le Canada (et retourne au États-Unis), ainsi que les marchandises nationales du Canada qui transitent par les États-Unis, ne doivent pas faire l'objet d'une transmission électronique de connaissements internes avant l'arrivée. Pour de plus amples renseignements sur les marchandises nationales des États-Unis et du Canada en transit, se reporter au [Mémorandum D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#) et au [Mémorandum D3-6-6, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#).

### **Fret transitant par le Canada à destination ou en provenance de l'étranger**

111. Des données sur les connaissements internes doivent être transmises avant l'arrivée pour chaque expédition de fret groupé qui transite par le Canada à destination ou en provenance de l'étranger.

### **Processus relatifs aux expéditions uniques (pour les expéditions de fret groupé)**

112. Les agents d'expédition doivent transmettre les données IPEC sur le fret pour toutes les marchandises transportées au Canada, ou qui transitent par le Canada, à moins d'une exemption ou d'une exception.

113. Les éléments suivants ne font pas l'objet d'exemptions relatives aux données avant l'arrivée, mais les exigences de déclaration ou avant l'arrivée diffèrent à certains égards.

### **Expéditions uniques**

114. Les expéditions uniques sont composées d'une seule expédition mais comportent à la fois un agent d'expédition et un transporteur principal. Les expéditions uniques sont considérées comme étant groupées aux fins des transmissions IPEC. Le transporteur principal doit effectuer une transmission électronique, cochant « oui » pour le groupement. L'agent d'expédition doit transmettre un connaissement interne et un message de fermeture du connaissement interne par voie électronique. Les expéditions uniques sont traitées comme s'il s'agissait d'expéditions groupées assorties de plusieurs connaissements internes.

115. Les expéditions uniques qui sont destinées au même entrepôt que le fret principal et qui sont considérées en règle pourront obtenir la mainlevée lorsque le transporteur transmettra le message d'attestation de l'arrivée de moyen de transport.

116. Les expéditions uniques qui sont destinées au même entrepôt que le fret principal, mais sans demande de mainlevée en règle ou qui doivent être examinées devront faire l'objet d'un MAAE à l'arrivée à l'entrepôt principal.

### **Expéditions de fret groupé restant à bord (FRAB) qui reviennent au Canada en tant qu'importations**

117. Les expéditions de fret groupé restant à bord qui, après leur arrivée au Canada, repartent vers les États-Unis, sont déchargées et sont ensuite expédiées au Canada en tant qu'importations doivent respecter les processus suivants:

- a) Les données supplémentaires d'IPEC doivent être transmises avant l'arrivée pour chaque expédition de fret groupé restant à bord, et ce, dans les délais prescrits selon le mode de transport.

- b) Lorsque les expéditions entrent à nouveau au Canada en tant qu'importations, des connaissements internes doivent être transmis avant l'arrivée pour chacune des expéditions et être assortis d'un message de fermeture de connaissement interne.
- c) Les données sur les connaissements internes et le message de fermeture doivent être transmis dans les délais prescrits selon le mode de transport de l'importation.
- d) Le NCF utilisé pour transmettre les données supplémentaires ne peut être le même que le numéro utilisé pour transmettre le papier ceux. Si le même NCF est utilisé pour le connaissement interne, un avis de rejet indiquant « NCF en double » sera délivré.

### **Expéditions fractionnées (mode aérien seulement)**

118. Le processus des expéditions fractionnées a été conçu pour les marchandises qui sont présentées comme une seule expédition sur le manifeste, puis fractionnées avant le départ en raison des contraintes de capacité du transporteur. Pour obtenir de plus amples renseignements concernant les expéditions fractionnées dans le mode aérien, voir le [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#).

119. Toute transmission de données supplémentaires ou de connaissement interne requise dans le cas d'une expédition fractionnée doit être appliquée à la déclaration du fret principal et non à la transmission de chacune des expéditions fractionnées.

### **Marchandises égarées**

120. Les marchandises étrangères égarées au Canada doivent être déclarées par voie électronique après l'arrivée dès que l'agent d'expédition en est informé. Les marchandises peuvent ensuite être exportées conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises exportées](#) et au [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret - Exportations](#).

### **Marchandises excédentaires**

121. Toutes les pièces excédentaires transportées dans une même expédition et repérées par le transporteur ou l'agent d'expédition après l'arrivée sont considérées comme des marchandises excédentaires. Les agents d'expédition sont tenus de déclarer tout excédent à l'ASFC dès qu'ils s'en aperçoivent en communiquant une modification après l'arrivée à apporter aux données originales de connaissement interne. Des marchandises sont considérées comme des excédents seulement lorsque des données avant l'arrivée ont été transmises et qu'une quantité de marchandises a été initialement déclarée à l'arrivée au PPA, et que par la suite le nombre d'unités repérées par l'agent d'expédition excède le nombre d'unités déclarées à l'ASFC avant l'arrivée et à l'arrivée. Si aucune donnée n'a été transmise avant l'arrivée, qu'aucune déclaration n'a été effectuée et que les marchandises sont découvertes après l'arrivée par l'ASFC, une telle situation constitue une non-déclaration, et non un excédent, et pourrait entraîner une sanction.

### **Marchandises manquantes**

122. Toute pièce manquante dans une expédition constatée après l'arrivée est considérée comme un manquant. Les agents d'expédition sont tenus de déclarer toute pièce manquante à l'ASFC dès qu'ils s'en aperçoivent en communiquant une modification après l'arrivée à apporter aux données originales de connaissements internes et d'en informer le destinataire/courtier en conséquence.

### **Défaut de transmettre l'information avant l'arrivée/avant le chargement**

123. L'ASFC exige des renseignements complets relatifs à toutes les marchandises spécifiées arrivant au Canada. Lorsqu'aucun renseignement avant l'arrivée n'a été transmis, et qu'aucune exemption ou exception ne s'applique, une transmission de connaissement interne est exigée aussitôt que cela est constaté. Si l'ASFC découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée avant l'arrivée n'a été transmise, et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, des sanctions pourraient être imposées à l'agent d'expédition.

## Importateur non résident

124. Dans le cas des expéditions livrées au Canada pour lesquelles le destinataire est un importateur non résident, le nom et l'adresse du destinataire à l'étranger seront acceptés dans les champs du nom et de l'adresse du destinataire sur la transmission de connaissance interne.

125. La partie canadienne à qui le fret est livré doit être indiquée dans les champs du nom et de l'adresse de la partie à livrer. Le nom et l'adresse de la partie à livrer peuvent constituer un entrepôt, une cour de triage, etc. Il s'agit de l'endroit où prend fin le contrat du transporteur/de l'agent d'expédition.

## Transmission de données sur les expéditions « À l'ordre de »

126. En reconnaissance des pratiques administratives communes, l'ASFC acceptera les mentions « À l'ordre de », « À l'ordre de l'expéditeur », « À l'ordre de la banque » ou « À l'ordre d'une autre entité nommée » dans le champ du destinataire, à condition que le nom et l'adresse du propriétaire ou du représentant du propriétaire soient inscrits dans les champs de la partie à aviser.

127. Voici des exemples qui clarifient les exigences de l'ASFC :

### Exemple 1 : « À l'ordre de » et « À l'ordre de l'expéditeur »

L'ASFC accepte la mention « À l'ordre de » et « À l'ordre de l'expéditeur » dans le champ du nom du destinataire. L'adresse de voirie, la ville, la province/l'État et le pays sont des champs obligatoires pour le destinataire et, dans l'idéal, les coordonnées de l'expéditeur devraient se répéter. Cependant, l'ASFC accepte les termes comme « la même que l'expéditeur »; « voir ci-dessus »; etc., dans les champs de l'adresse et du nom de la ville, mais l'information sur le pays doit être transmise. Le nom et l'adresse du propriétaire ou de son mandataire sont fournis dans le champ de la partie à aviser. L'adresse de livraison, si elle est différente, doit être indiquée dans le champ de l'adresse de livraison.

### Exemple 2 : « À l'ordre de la banque ou d'une autre entité nommée »

Le nom de la banque ou de l'entité nommée est indiqué dans le champ du nom du destinataire. À nouveau, puisque les renseignements sur l'adresse de voirie, la ville, la province/l'État et le pays sont des champs obligatoires, l'adresse complète de la banque ou d'une autre entité nommée doit être indiquée dans les champs du nom et de l'adresse du destinataire. Le nom et l'adresse de la partie recevant les marchandises doivent être indiqués dans le champ de la partie à aviser. L'adresse de livraison, si elle est différente de l'adresse fournie dans le champ de la partie à aviser, doit être indiquée dans le champ de l'adresse de livraison.

## Provisions de bord (marchandises importées pour servir de provisions de bord)

128. Marchandises importées au Canada par des compagnies aériennes ou des navires afin d'être livrées à des navires ou à un entrepôt de stockage des douanes. Consulter le [Mémorandum D4-2-1 – Les provisions de bord](#) pour de plus amples renseignements.

129. L'information sur les connaissements internes avant l'arrivée liée à des marchandises importées au Canada comme provisions de bord doit être transmise par voie électronique conformément aux lignes directrices et aux procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le présent mémorandum.

## Boutiques hors taxes (marchandises importées par des boutiques hors taxes)

130. Marchandises importées au Canada par des boutiques hors taxes et livrées directement à une installation de boutique hors taxes agréée. Consulter les mémorandums [D4-3-4, Boutiques hors taxes – Responsabilités opérationnelles](#) et [D4-3-5, Boutiques hors taxes – Exigences concernant les ventes et le contrôle des stocks](#).

131. L'information sur les connaissements internes avant l'arrivée liée à des marchandises importées et livrées directement à une boutique hors taxes agréée doit être transmise par voie électronique conformément aux lignes directrices et aux procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) ainsi que dans le présent mémorandum.

## Plan d'urgence en cas de panne de système

132. En cas de panne de système de l'ASFC, tout est mis en œuvre pour maintenir des communications normales et rétablir le fonctionnement normal des systèmes dès qu'il est raisonnablement possible de le faire.

133. Les clients doivent être en mesure de présenter une copie papier des connaissances internes, du message de fermeture de connaissance interne et des déclarations supplémentaires en cas de panne de système à l'ASFC.

134. Le Plan d'urgence en cas de pannes de système de l'ASFC établit les procédures pour l'importation commerciale de marchandises dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC dans tous les modes. Ce plan d'urgence ainsi que les Sommaires en cas de panne de système pour chaque mode peuvent être consultés sur le [site Web de l'ASFC](#).

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

### Renseignements sur les sanctions

136. Pour obtenir de l'information sur les sanctions administratives, consulter le [Mémoire D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). Des renseignements sur les sanctions du RSAP se trouvent à la [page Web du RSAP](#).

137. D'autres sanctions administratives, telles que l'annulation des privilèges conférés par les programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent également s'appliquer.

### Renseignements supplémentaires

138. Pour obtenir de plus amples renseignements, au Canada, communiquer avec le [Service d'information sur la frontière](#) en composant le **1-800-461-9999**. De l'extérieur du Canada, composer le 204-983-3500 ou le 506-636-5064. Des frais d'interurbain s'appliqueront. Les agents sont disponibles du lundi au vendredi (de 8 h à 16 h, heure locale, sauf les jours fériés). Un service ATS est également disponible au Canada, au **1-866-335-3237**.

<b>Références</b>	
<b>Bureau de diffusion</b>	Unité des programmes des transporteurs et du contrôle du fret Division des politiques et gestion de programme Direction du programme commercial
<b>Dossier de l'administration centrale</b>	
<b>Références légales</b>	<a href="#">Loi sur les douanes</a> <a href="#">Règlement sur la déclaration des marchandises importées</a> <a href="#">Règlement sur le transit des marchandises</a>
<b>Autres références</b>	<a href="#">D3-1-1</a> , <a href="#">D3-2-1</a> , <a href="#">D3-4-2</a> , <a href="#">D3-5-1</a> , <a href="#">D3-6-6</a> , <a href="#">D4-2-1</a> , <a href="#">D4-3-4</a> , <a href="#">D4-3-5</a> , <a href="#">D22-1-1</a> <a href="#">DECCE</a>
<b>Ceci annule le mémorandum D</b>	D3-3-1 daté le 8 mai 2013