

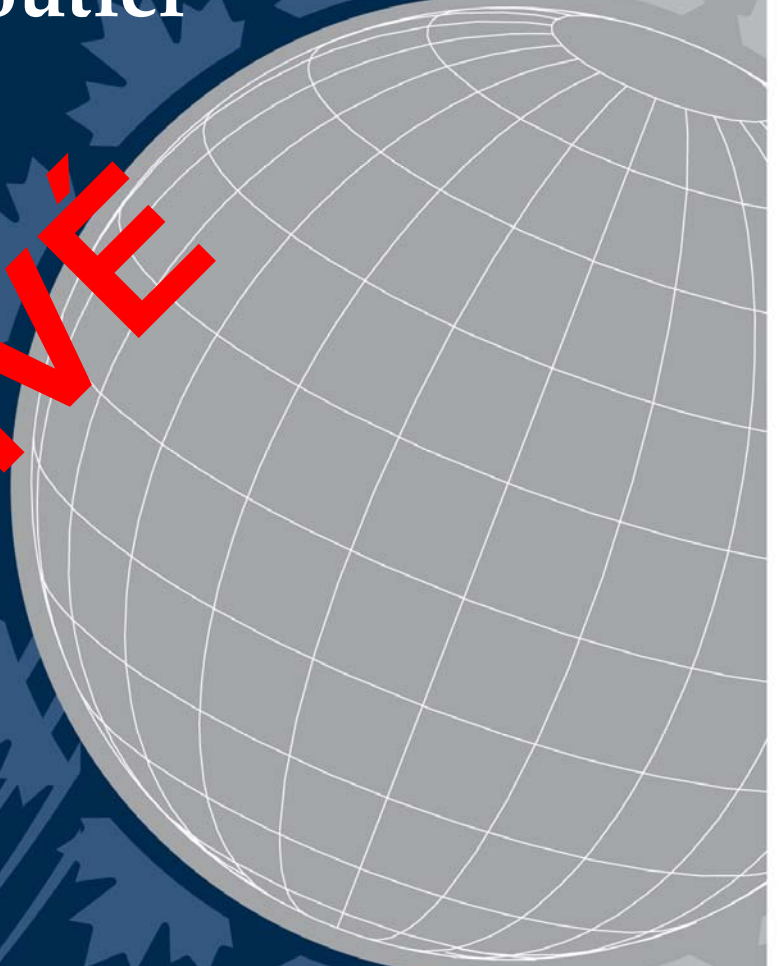


Agence des services
frontaliers du Canada

Canada Border
Services Agency

Plan d'urgence de l'ASFC en cas d'interruption de système – Mode routier

ARCHIVÉ



Dans cette publication, toutes les expressions désignant des personnes visent à la fois les hommes et les femmes.

The English version of this publication is called *CBSA System Outage Contingency Plan – Highway Mode*

Introduction

Le *Plan d'urgence de l'ASFC en cas d'interruption de système – Mode routier* énonce les procédures que peuvent suivre les transporteurs, les courtiers ou importateurs et les exploitants d'entrepôt en cas d'interruption complète d'un système de l'ASFC dans le mode routier. Ce plan d'urgence est une solution de rechange à la procédure générale pour déclarer des marchandises ou demander leur mainlevée dans le mode routier.

Interruption complète d'un système

Une interruption complète d'un système a lieu lorsque les clients ne peuvent pas transmettre à l'ASFC l'information sur la mainlevée ou sur le fret à l'aide de l'échange de données informatisé (EDI), et recevoir d'avis au moyen du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) de l'ASFC et que les employés de l'ASFC n'ont pas accès au Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC) pour examiner ou traiter les transmissions de l'EDI.

Aperçu du processus – Mode routier (transporteurs n'utilisant pas l'EDI)

Le présent document indique les procédures à suivre pour la déclaration et la mainlevée des marchandises commerciales dans le mode routier en cas d'interruption d'un système de l'ASFC. Si la mainlevée est demandée au premier point d'arrivée (PPA), le transporteur peut présenter les documents acceptables du transporteur (voir ci-dessous) ainsi que le numéro de transaction à 14 chiffres. Selon la politique actuelle de l'ASFC, le transporteur n'est pas tenu de présenter un document de contrôle du fret A8A pour demander la mainlevée d'une expédition selon le système d'examen avant l'arrivée (SEA) à la frontière terrestre.

Pour les besoins des présentes, les documents acceptables du transporteur consistent en les documents (deux copies) présentés par le transporteur, soit un connaissement, un bordereau d'expédition, une facture ou d'autres documents (ou une combinaison de ces derniers), renfermant les renseignements suivants :

Nom et adresse du destinataire – Inscrire le nom et l'adresse (excluant le code postal) de la personne (l'entreprise) au Canada à qui les marchandises sont expédiées.

Nom et adresse de l'expéditeur – Inscrire le nom et l'adresse de la personne ou de l'entreprise qui expédie les marchandises.

Code de transporteur/Numéro de contrôle du fret (NCF) – Conformément aux lignes directrices figurant à l'annexe C du Mémoire D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*. Le NCF doit être présenté sous forme de code à barres.

Numéro de transaction – Ce numéro est fourni par le courtier ou l'importateur. Il est préférable que le numéro de transaction à 14 chiffres présenté avec les documents du transporteur soit sous forme de code à barres, mais l'ASFC accepte les numéros de transaction manuscrits.

Nombre de colis – Inscrire la quantité de marchandises déclarées. Si une certaine quantité de marchandises est déclarée, il faut inscrire le nombre TOTAL de colis.

Description et marques – Faire une description exacte et concise des marchandises en des termes commerciaux courants et préciser toute marque imprimée sur le colis ou sur les marchandises.

Voici différentes façons de déclarer une expédition :

- 1 wagon complet contenant 75 caisses d’huile moteur sur trois palettes
- 3 palettes contenant 75 caisses d’huile moteur
- 75 caisses d’huile moteur sur 3 palettes

Poids – Incrire le poids de l’expédition en mesure métrique ou impériale. Il faut indiquer l’unité de mesure et le poids TOTAL.

Nom du transporteur – Incrire le nom du transporteur des marchandises.

Les documents du transporteur, présentés soit à la ligne d’inspection primaire (LIP), soit au bureau du secteur commercial si la LIP n’est pas libre, doivent permettre à l’agent des services frontaliers (ASF) de rendre une décision relative à la mainlevée. Lorsque ces documents ne renferment pas les informations requises susmentionnées, y compris une description exacte et concise des marchandises en des termes commerciaux courants, le chauffeur est renvoyé au service au comptoir ou dans la zone d’inspection secondaire en vue d’un traitement complémentaire.

Après avoir rendu sa décision d’accorder la mainlevée des marchandises, l’ASF estampille les deux copies des documents du transporteur, conserve une copie et remet l’autre copie au chauffeur.

La présentation d’un numéro de transaction sur les documents du transporteur en vue d’obtenir la mainlevée des marchandises, lors d’une panne de système de l’ASFC, est un engagement de la part de l’importateur ou du courtier à fournir des déclarations en détail provisoires ou définitives après la reprise du système et dans les délais précisés dans le présent document. Les exigences concernant les déclarations en détail provisoires et définitives sont énoncées dans le Mémoire D17-1-5, *Importation de marchandises commerciales*.

Les courtiers ou les importateurs peuvent tout de même présenter une mainlevée contre documentation minimale (MDM) sur papier en cas d’interruption du système, laquelle doit être accompagnée d’une copie de la Feuille maîtresse d’exception EDI indiquant « interruption du système ».

Nota : Les ASF se réservent le droit de renvoyer toute expédition (y compris les demandes de renseignements supplémentaires) dans la zone d’inspection secondaire en vue d’un traitement complémentaire.

Procédures de mainlevée au premier point d’arrivée (PPA)

Le transporteur arrive à la frontière terrestre et présente à l’ASF à la LIP, ou au bureau de douane si la LIP n’est pas libre, deux copies des documents du transporteur, y compris une indication du numéro de transaction à 14 chiffres.

L’ASF examine les documents pour s’assurer que l’information fournie est complète.

L’ASF détermine si les marchandises sont assujetties à des exigences d’autres ministères (AM) pouvant nécessiter des documents supplémentaires ou si elles doivent faire l’objet d’un renvoi.

L'ASF prend une décision relative à la mainlevée en fonction des documents du transporteur présentés.

S'il croit que toutes les exigences ont été satisfaites et qu'aucun traitement complémentaire n'est requis, l'agent appose le timbre-dateur de l'ASFC sur les deux copies des documents du transporteur.

Une copie des documents estampillés du transporteur est remise au chauffeur.

La copie estampillée des documents du transporteur tient lieu :

- de preuve de déclaration, à savoir que les dispositions du paragraphe 12(1) de la *Loi sur les douanes* ont été appliquées;
- d'autorisation de livrer les marchandises;
- de délégation de la responsabilité au courtier ou à l'importateur pour ce qui est de la transmission des données de mainlevée provisoires.

L'ASFC conserve la deuxième copie des documents en vue d'un traitement complémentaire en attendant la reprise du système.

Procédure de mainlevée à la frontière en l'absence de l'information requise

Le transporteur arrive à la frontière et il ne peut pas fournir toute l'information dont l'ASF a besoin pour prendre une décision relative à la mainlevée (p. ex. il n'a pas le numéro de transaction à 14 chiffres ou la deuxième copie des documents).

Le transporteur est envoyé dans la zone de service où il peut communiquer avec son bureau ou avec l'importateur ou le courtier pour obtenir l'information requise.

Après avoir obtenu l'information requise, le transporteur remet les documents du transporteur à l'ASF au comptoir.

L'ASF au comptoir examine les documents et prend une décision relative à la mainlevée.

Lorsque le transporteur n'a qu'une seule copie des documents et qu'il est incapable d'en obtenir une deuxième, l'ASF peut autoriser le transporteur à inscrire l'information sur un document de contrôle du fret (DCF) (p. ex. destinataire, numéro de contrôle du fret, description, etc.) s'il croit que les documents lui permettent d'accorder la mainlevée. L'ASF conserve l'unique copie des documents (c.-à-d. connaissance et copie du DCF de la salle des comptoirs). Il estampille la copie d'autorisation douanière de livraison du DCF et la remet au transporteur pour l'autoriser à livrer les marchandises.

S'il est incapable d'obtenir l'information requise en vue d'une mainlevée des marchandises à la frontière, le transporteur peut prendre des dispositions avec l'ASFC de sorte que les marchandises soient acheminées sous douane dans un entrepôt d'attente intérieur. L'ASF doit d'abord établir si les marchandises sont admissibles avant d'autoriser l'acheminement sous douane. Un transporteur non cautionné doit afficher un cautionnement d'autorisation d'expédition unique à la frontière canadienne ou être autorisé à utiliser le code de transporteur d'un transporteur cautionné. Il incombe au transporteur d'aviser le courtier ou l'importateur du changement de bureau de mainlevée et de code secondaire dans le cas où les marchandises doivent être acheminées sous douane.

Lorsque l'ASFC autorise l'acheminement de l'expédition sous douane, les procédures habituelles relatives aux expéditions sous douane s'appliquent.

Expéditions assujetties à des règlements d'autres ministères

L'ASF doit déterminer si toutes les exigences d'autres ministères (AM) ont été satisfaites avant d'accorder la mainlevée visant une expédition à la frontière, soit la présentation de permis et de certificats papier. La mainlevée n'est pas accordée si les permis, certificats et autorisations exigés par d'AM ne sont pas présentés. L'ASFC ne prend pas en considération le numéro de transaction à 14 chiffres comme preuve que toutes les exigences d'AM ont été satisfaites. La décision de l'ASF d'autoriser l'acheminement de l'expédition sous douane peut être modifiée si les exigences d'AM n'ont pas été satisfaites (c.-à-d. il juge qu'il y a un risque environnemental quelconque).

Pour ce qui est des expéditions assujetties aux exigences de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), l'importateur ou le courtier peut présenter à l'ASFC une copie de la *Demande de révision des documents* approuvée par l'ACIA pour la mainlevée des marchandises. Le transporteur est autorisé à présenter ces documents à l'ASFC, accompagnés des documents du transporteur.

Transporteurs de chargements incomplets (n'utilisant pas l'EDI)

Les transporteurs de chargements incomplets participants doivent continuer de présenter le manifeste multiple et la feuille de décomposition SEA et d'avoir en leur possession les documents pertinents (c.-à-d. les documents SEA envoyés au courtier par télécopieur conformément aux procédures actuelles).

Un numéro de transaction à 14 chiffres est requis pour chaque expédition dédouanée au PPA. Il est recommandé d'inscrire le numéro de transaction dans le champ « commentaires » du manifeste multiple et de la feuille de décomposition SEA.

Selon les procédures actuelles, un numéro de transaction à 14 chiffres n'est pas requis au PPA pour les expéditions acheminées sous douane.

L'ASF examine les documents visant chaque expédition et accorde la mainlevée des marchandises ou autorise l'acheminement de l'expédition sous douane.

L'ASF estampille le manifeste multiple et la feuille de décomposition SEA visant chaque expédition ayant fait l'objet d'une mainlevée.

L'ASF conserve le manifeste multiple et remet au transporteur la feuille de décomposition SEA et les documents pertinents.

Transporteurs de chargements incomplets du PAD qui utilisent l'EDI

Selon les procédures actuelles, le transporteur qui utilise l'EDI fait sa déclaration à l'ASFC, accompagnée de la feuille d'introduction du fret dans laquelle figure l'information sur le moyen de transport (laquelle est liée aux détails sur le fret) et de la carte du programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) ou du Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC).

Le chauffeur doit également présenter les documents pertinents pour le dédouanement des expéditions non visées par le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) (c.-à-d. le connaissement, le manifeste, etc.).

Dans le cas où le transporteur demande une mainlevée à la frontière pour le dédouanement des marchandises non visées par le PAD, chacune des copies des documents pertinents doit comprendre un numéro de transaction à 14 chiffres fourni par l'importateur ou le courtier.

L'ASF examine les documents visant chaque expédition et accorde une mainlevée ou autorise le déplacement ou la livraison.

Si l'ASF accorde la mainlevée des marchandises ou en autorise la livraison, il estampille chaque copie des documents pertinents. Si l'ASF a autorisé l'acheminement des marchandises sous douane, il estampille le verso du *Document du contrôle du fret*, formulaire A8A-B.

Les documents pertinents sont remis au transporteur pour l'autoriser à livrer les marchandises ou à les acheminer sous douane.

L'ASF conserve la feuille d'introduction sur le fret de sorte que l'ASFC puisse vérifier ultérieurement que l'importateur ou le courtier a déclaré correctement toutes les marchandises.

Les transporteurs utilisant l'EDI sont tenus de transmettre les données sur le fret lorsque le système est de nouveau fonctionnel. L'ASFC fait le suivi pour vérifier que les données ont été transmises.

Expéditions du PAD – Transporteurs n'utilisant pas l'EDI

Selon les procédures actuelles, le transporteur présente le numéro de l'importateur, le code de transporteur et la carte EXPRES ou PICSC pour faire sa déclaration.

L'ASF prend note du numéro de l'importateur, du code de transporteur et du numéro de code à barres de la carte EXPRES ou PICSC du chauffeur. Si aucun examen n'est requis, le chauffeur est autorisé à livrer les marchandises.

Lorsque le système retourne en fonction, l'ASF entre l'information dans le système.

Marchandises livrées dans un entrepôt

L'importateur, le courtier ou l'exploitant d'entrepôt présente la copie de la salle des comptoirs et d'autorisation douanière de livraison du formulaire A8A-B (*Document de contrôle du fret*) au bureau de douane intérieur du secteur commercial. Ce document doit comprendre le numéro de transaction à 14 chiffres de l'importateur ou du courtier. Des documents pertinents supplémentaires peuvent être requis (p. ex. une copie de la facture) de sorte que toutes les exigences relatives aux renseignements, lesquelles figurent dans la section « Aperçu du processus – Mode routier » du présent document, soient satisfaites. Un DCF comprend un formulaire A8A(B), un papier creux ou un résumé.

L'ASF du bureau intérieur du secteur commercial examine les documents et prend une décision relative à la mainlevée.

Si les marchandises font l'objet d'une mainlevée, l'ASF estampille la copie d'autorisation douanière de livraison du DCF.

L'ASFC conserve la copie des documents de la salle des comptoirs pour traitement complémentaire en attendant la reprise du système.

La responsabilité relative à la déclaration en détail de l'expédition relève désormais du courtier.

L'exploitant d'entrepôt accepte que l'expédition soit livrée au client.

Conditions postérieures

Une fois les problèmes du système réglés, l'Unité du commerce électronique avise les clients que le système de l'ASFC est de nouveau fonctionnel. L'Agence continue de traiter les expéditions selon les procédures d'urgence pendant une période de trois heures ou jusqu'à ce que l'arriéré dans le système soit éliminé.

L'ASFC « accepte » les demandes de mainlevée par voie électronique en utilisant les documents présentés au moment de la mainlevée et qui ont été conservés. L'ASFC fait le suivi auprès du courtier, comme source principale, si elle constate une erreur ou si une demande de mainlevée ne figure pas au dossier. L'ASFC s'attend à ce que toutes les demandes de mainlevée et les données sur le fret/moyen de transport (pour les transporteurs de chargements incomplets EDI - OS 547 - pour les transporteurs routiers EDI et OS 539 - fret routier EDI) soient transmises par voie électronique dans les 24 heures suivant la reprise complète du système de l'ASFC (sauf les jours fériés et les fins de semaine).

Pour ce qui est des expéditions ayant fait l'objet d'une mainlevée manuelle au cours d'une panne, le courtier peut utiliser une option de service SEA visant la transmission des données relatives à la mainlevée lorsque le système est de nouveau fonctionnel.

Après avoir traité les demandes de mainlevée électronique, l'ASFC transmet un avis de mainlevée électronique aux clients du STAM.

Si l'exploitant d'entrepôt reçoit un avis de « renvoi en vue d'un examen » visant une expédition ayant précédemment fait l'objet d'une mainlevée manuelle, l'ASFC demande que l'exploitant d'entrepôt retienne l'expédition en vue d'un examen si les marchandises sont toujours dans l'entrepôt.

Exceptions : Les demandes de mainlevée qui normalement (c.-à-d. lorsque le système fonctionne) sont présentées sur papier doivent être présentées dans ce format même au cours d'une interruption du système de l'ASFC. Voici des exemples de mainlevées qui ne sont pas admissibles aux procédures de mainlevée dans le cadre du présent plan d'urgence : les expéditions assujetties aux exigences d'AM, y compris la présentation des permis et certificats sur papier; excédents; manquants; valeurs déclarées, etc.

Pour plus d'informations, les clients doivent soumettre une demande à l'adresse suivante :
release-mainlevee@cbsa-asfc.gc.ca

Glossaire des termes

ACIA	Agence canadienne d'inspection des aliments
AM	Autres ministères
ASF	Agent des services frontaliers
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
DCF	Document de contrôle du fret
EDI	Échange de données informatisé
EXPRES	Programme des expéditions rapides et sécuritaires
LIP	Ligne d'inspection primaire
MDM	Mainlevée contre documentation minimale
NCF	Numéro de contrôle du fret
OS	Option de service
PAD	Programme d'autocotisation des douanes
PICSC	Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial
PPA	Premier point d'arrivée
SEA	Système d'examen avant l'arrivée
SSMAEC	Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales
STAM	Système de transmission des avis de mainlevée