



## Mémoire D3-5-1

Ottawa, le 8 septembre 2020

### Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime

#### En résumé

Le présent mémoire a été révisé pour :

- a) Clarifier les paragraphes 204 et 209;
- b) Supprimer le paragraphe 212. .

Le présent mémoire énonce et explique les exigences et les procédures particulières de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant la déclaration et le contrôle du fret apporté au Canada par des transporteurs maritimes.

Le présent mémoire n'énonce pas les politiques et procédures pour la déclaration des marchandises en vertu du Programme d'autocotisation des douanes (PAD); les exigences et processus de déclaration du fret groupé applicables aux agents d'expédition; les marchandises commerciales ou personnelles transportées par une personne qui ne correspond pas aux critères de désignation en tant que transporteur de marchandises exportées du Canada; les permis de cabotage, les déclarations de sortie et la mainlevée des marchandises commerciales ou les exigences d'autres ministères (AM) relatives aux mouvements commerciaux d'importation/en transit des biens réglementés. Vous trouverez de l'information sur les politiques, lignes directrices et procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) dans le [Mémoire D3-1-7, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#). Pour obtenir de l'information sur les processus de déclaration des agents d'expédition consultez le [Mémoire D3-3-1, Transport du fret expédié et groupé – Importations](#). Pour obtenir des renseignements sur les permis de cabotage, consultez le [Mémoire D3-5-7, Importation temporaire de navires](#). Pour obtenir des renseignements sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, consultez le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#). Enfin, pour obtenir de l'information sur la mainlevée des marchandises commerciales, veuillez consulter le [Mémoire D17-1-4, Mainlevée des marchandises commerciales](#). Vous trouverez les exigences des autres ministères dans la [série de mémoires D](#).

### Lignes directrices et renseignements généraux

#### Définitions

1. Les définitions suivantes s'appliquent au présent mémoire :

**AM** - Autre ministère – 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), etc.

**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.

**Bureau de déclaration** – Le bureau où le fret maritime arrive physiquement au Canada au PPA. Le point d'arrivée de tout fret à bord d'un moyen de transport doit correspondre au bureau de déclaration.

**Client** – Toute personne qui :

a) envoie des informations à l'ASFC;

b) reçoit des avis de l'ASFC

**Code du transporteur** – Comme stipulé dans la [Loi sur les douanes](#), le code de transporteur est l'identificateur unique délivré par le ministre soit en application du paragraphe 12.1(4), soit avant l'entrée en vigueur de ce paragraphe.

**Consortium** – Groupe de transporteurs constitué pour former un partenariat dont les ressources sont supérieures à celles de tout membre du consortium.

**DECCE** – Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique

**Dédouanement** – Autorisation officielle des douanes d'entrer/ partir et naviguer.

**Déclaration de fret supplémentaire (DFS)** – Série d'éléments de données transmis par un transporteur ou un agent d'expédition pour produire une déclaration du fret. Cette déclaration est utilisée pour compléter un rapport électronique sur le fret, conforme à l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) dans les modes aérien et maritime. Les éléments de données fournissent de l'information détaillée sur le fret ne se trouvant pas dans la déclaration originale du fret. (c.-à-d. le destinataire ultime, une description précise et des renseignements sur l'expéditeur).

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

a) Définition de destinataire devant être utilisée par les transporteurs lorsqu'ils transmettent des données préalables au chargement/à l'arrivée par voie électronique : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. : connaissance, lettre de transport aérien ou tout autre document d'expédition).

b) Définition de destinataire utilisée en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition groupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. : connaissance, lettre de transport aérien ou autre document d'expédition).

c) Définition de destinataire utilisée 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 expédiées, comme il est indiqué sur le contrat de vente commerciale (p. ex. : facture commerciale, acte de vente ou autre contrat de vente).

**Nota** : L'agent d'expédition ne dispose que des renseignements qu'il a en main au moment de la transmission. Le destinataire peut changer plus d'une fois durant le transport au Canada. L'agent d'expédition mettra les données à jour au fur et à mesure qu'il reçoit les renseignements mis à jour.

**Documents d'entrée** – La déclaration d'entrée officielle permet de vérifier que toutes les formalités primaires de l'ASFC et d'autres ministères ont été remplies. Les [déclarations générales A6](#) ou les déclarations du moyen de transport A6 par Échange des données informatisées (EDI) font partie des « documents » requis qui doivent être examinés au moment de l'entrée officielle. S'il y a du fret à bord du navire, il faudra aussi remplir la déclaration A6A, *Cargaison/manifeste de cargaison* ou la déclaration principale de cargaison A6A par EDI.

**Document de contrôle du fret (DCF)** – Manifeste ou autre document de contrôle qui fait office de dossier d'une expédition entrant au Canada ou en sortant, p. ex. A6A, *Cargaison/manifeste de cargaison*.

**EDI - Échange de données informatisé** – 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'ASFC. Ces systèmes renforcent 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 visant à 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 (mode maritime)** – Mouvement d'un moyen de transport/de marchandises au Canada à destination d'un autre pays sans se départir de personnes ou de marchandises. Cela inclut le transbordement de marchandises qui arrivent au Canada par navire et qui sont transférées à un autre qui quitte le Canada.

**Expédition** –

- 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 émis 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 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 ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissement, une seule feuille de route ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition.

**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)** – Fret à bord du navire qui n'est pas déchargé à un port canadien.

**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 et déclarées sur un seul document de contrôle du fret et un seul numéro de contrôle de fret.

**Heure d'arrivée prévue (HAP) mode maritime** – Généralement utilisée dans le contexte « avant l'arrivée » afin de connaître l'heure approximative à laquelle un navire arrivera à un quai au Canada.

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

**IPEC** – Information préalable sur les expéditions commerciales

**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 analogues.

**Marchandises comprises dans les bagages personnels** – 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 :

- a) elles sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada;
- b) elles sont ou seront contenues parmi les bagages d'une personne et cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport.

**Marchandises diverses** – on entend des marchandises commerciales qui ne sont ni transportées dans un conteneur ni en vrac (par exemple du grain entreposé sans contenant dans la cale du navire). Figurent dans cette catégorie, l'équipement utilisé dans les secteurs du pétrole et du gaz, les engins de chantier ainsi que les automobiles.

**Marchandises en vrac** – Marchandises à l'état libre ou en masse qui sont retenues uniquement par les structures permanentes du navire, sans moyen intermédiaire de confinement ou emballage intermédiaire.

**Marchandises spécifiées** (selon le [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 présente 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 parmi 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 dans la réparation faite à l'étranger d'un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés si la réparation a été faite à la suite d'un événement imprévu qui s'y est produit et que la réparation était nécessaire pour permettre le retour du moyen de transport sans accident;

d) les moyens de transport militaires, 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 qui retournent au Canada immédiatement après que leur entrée aux États-Unis a été refusée et les marchandises qu'ils transportent.

**MAAMT** – Message d'attestation de l'arrivée de moyen de transport

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

**Nouveau manifeste** – nouveau document de contrôle du fret portant un nouveau numéro de contrôle du fret qui est présenté avant de changer un document de contrôle du fret antérieurement présenté à l'ASFC. Le nouveau manifeste est généralement présenté lorsqu'il y a changement du bureau de destination ou du code du transporteur.

**Numéro de contrôle du fret (NCF)** – Le numéro de contrôle du fret est le numéro attribué à un document de transport. Ce numéro désigne de manière exclusive le fret détaillé sur une déclaration du fret. Il est composé d'un code de transporteur suivi d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur/représentant. Il ne peut pas contenir d'espaces.

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

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

**Numéro de référence du moyen de transport (NRMT)** – Numéro de référence unique attribué par le transporteur à un voyage en particulier pour un moyen de transport particulier.

**Numéro de référence supplémentaire (NRS)** – Numéro de référence attribué par le l'agent d'expédition ou le transporteur ou le mandataire de l'agent d'expédition afin de signaler la transmission de données supplémentaires sur le fret.

**PAD** – Programme d'autocotisation des douanes

**Préalable à l'arrivée** – Avant l'arrivée au Canada d'un moyen de transport ou de marchandises.

**Pré-charge** – Avant que la totalité du fret destiné au Canada soit chargée sur le moyen de transport. Les renseignements relatifs à l'importation de marchandises envoyés à l'ASFC avant le chargement des marchandises sur le moyen de transport. S'applique seulement pour le mode maritime et signifie avant le chargement des marchandises au port étranger.

**Premier port d'arrivée (PPA) au Canada** – Le premier port au Canada où s'arrête un navire pour toute raison, y compris, mais sans s'y limiter pour le chargement ou le déchargement de fret, l'ancrage, le soutage, les inspections de sécurité, les changements de membres d'équipage, les déroutements, etc.

**Registres** – Tout matériel sur lequel des données sont enregistrées ou inscrites et qui peut être lue ou compris par une personne, un système informatique ou tout autre dispositif.

**Renseignements préalables à l'arrivée** – Données relatives à l'importation de marchandises qui sont envoyées à l'ASFC avant l'arrivée réelle.

**RSAP** – Régime de sanctions administratives pécuniaires

**SEA - Système d'examen avant l'arrivée** – 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 la mainlevée à l'arrivée.

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

**Transmission sur le fret** – Une transmission sur le fret est l'ensemble des données transmises sur le fret. Ces données comprennent un NCF pour chaque expédition à bord du moyen de transport accompagné des données sur le fret correspondantes, ainsi que le NRMT correspondant au moyen de transport à bord duquel le fret est transporté.

**Transmission sur le moyen de transport** – Ensemble des données transmises sur le moyen de transport. Ces données comprennent le numéro de référence du moyen de transport (NRMT) accompagné des données correspondantes sur le moyen de transport, ainsi qu'un numéro de contrôle du fret pour chaque expédition à bord du moyen de transport.

**Transporteur** – Dans l'optique de l'admissibilité au code de transporteur, l'ASFC définit un transporteur comme l'entité exploitant un moyen de transport qui transporte des marchandises spécifiées vers le Canada. Exploiter un moyen de transport s'entend d'en avoir la garde et la responsabilité légale:

- a) à titre de propriétaire;
- b) à titre de locataire en vertu d'un bail ou d'un contrat de louage;
- c) à titre d'affréteur d'un contrat de louage;
- d) à titre d'acheteur en vertu d'un acte de vente conditionnelle ou d'un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre de propriété du moyen de transport jusqu'au paiement du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de certaines conditions;
- e) à titre de débiteur hypothécaire.

**Transporteur exploitant le moyen de transport** – L'entreprise de transport exploitant le moyen de transport dans lequel des marchandises sont importées au Canada qui demeure responsable pour la déclaration du moyen de transport ainsi que le fret, conformément à la [Loi sur les douanes](#). Il en est ainsi, que le moyen de transport lui appartienne, qu'il soit loué par elle, ou qu'un type quelconque de garantie soit consigné pour le moyen de transport.

**Traversiers** – Les navires, péniches, chalands et bâtiments semblables, automoteurs ou remorques, employés exclusivement ou principalement pour le transport de véhicules et de passagers dans les eaux internationales, doivent être classés parmi les traversiers.

## Généralités

2. La [Loi sur les douanes](#), le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#) établissent le moment, la manière et la personne qui est tenue d'envoyer les données préalables au chargement/à l'arrivée sur le fret commercial [pour importation, le fret en transit, et pour le fret restant à bord (FRAB)] et sur les moyens de transport entrant ou en transit au Canada. Pour obtenir une copie des règlements, veuillez consulter [le site Web du Ministère de la Justice](#).

3. La réception de données préalables au chargement/à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport permet à l'ASFC :

- a) de gérer plus efficacement les marchandises à risque élevé et de déterminer les menaces pour la santé, la sécurité et la sûreté avant l'arrivée du fret et du moyen de transport au Canada;
- b) d'avoir un processus simplifié et plus efficace à la frontière pour les marchandises à risque moins élevé;
- c) de contrôler le mouvement des marchandises sous douane.

4. Sauf dispositions contraires dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#), toutes les marchandises qui sont importées, transportées en transit au Canada ainsi que le fret restant à bord (FRAB) doivent être déclarés à l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) au Canada,



même si elles ne sont pas visées par l'exigence qui consiste à fournir de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). La déclaration obligatoire des marchandises à l'ASFC se fait par voie électronique, de vive voix ou par écrit de la manière prescrite dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*. Cela s'applique aussi aux moyens de transport qui sont exemptés des exigences IPEC.

## Responsabilités

5. Tous les transporteurs transportant des marchandises spécifiées au Canada doivent transmettre à l'ASFC par voie électronique des données spécifiques relatives au fret et au moyen de transport dans les délais prescrits, comme énoncé dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*. La communication de ces données dans les délais prescrits satisfait à l'exigence énoncée à l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes*.
6. La transmission de données électroniques préalables à l'arrivée sur le moyen de transport/le fret ne constitue pas une « déclaration » aux fins du paragraphe 12(1) de la *Loi sur les douanes*. La déclaration, telle que définie dans par le paragraphe 12(1), n'est pas effectuée tant que le moyen de transport n'est pas arrivé au Canada et tant qu'une déclaration n'a pas été présentée à l'ASFC au PPA sous forme de message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT).
7. Conformément à l'article 7.1 de la *Loi sur les douanes*, les transporteurs ont la responsabilité de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC, y compris les renseignements préalables au chargement/à l'arrivée, sont véridiques, exacts et complets. De plus, aux termes de l'article 22 de la *Loi sur les douanes* et l'article 7 du *Règlement sur le transit des marchandises*, les renseignements transmis doivent être appuyés par des documents sources (c.-à-d. des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande.
8. Selon le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, l'exploitant d'un moyen de transport qui transporte des marchandises spécifiées au Canada est entièrement responsable de fournir tous les renseignements préalables au chargement/à l'arrivée sur le fret ou le moyen de transport par voie électronique, conformément aux exigences, spécifications et procédures techniques énoncées dans le [Chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – Maritime du Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique \(DECCE\)](#).
9. L'exploitant d'un moyen de transport (ci-après appelé « transporteur exploitant le moyen de transport ») est responsable du moyen de transport et du fret à bord. C'est son code de transporteur qui doit être inscrit dans le Numéro de référence du moyen de transport (NRMT) lors de la transmission de données sur le moyen de transport à l'ASFC. Lorsque des ententes administratives existent, un autre transporteur ou un agent d'expédition (pour les données supplémentaires sur le fret) peut fournir les données préalables au chargement/à l'arrivée à l'ASFC. Cependant, c'est le transporteur exploitant le moyen de transport qui demeure responsable des renseignements préalables à l'arrivée/au chargement sur le fret et le moyen de transport exigés conformément au paragraphe 12.1 de la *Loi sur les douanes*.
10. Le transporteur dont le code de transporteur figure dans la transmission de fret est responsable des droits et taxes dus pour les marchandises jusqu'à ce qu'elles bénéficient de la mainlevée de l'ASFC ou jusqu'à ce que la responsabilité soit transférée conformément au paragraphe 20(2) de la *Loi sur les douanes*.
11. Le transporteur peut recourir aux services d'un prestataire de services ou d'un mandataire pour transmettre les données préalables sur le fret ou le moyen de transport en son nom. Le code de transporteur indiqué dans la transmission électronique doit être celui du transporteur réel, et non pas celui du mandataire ou du prestataire(s) de services. Afin que l'ASFC puisse communiquer avec le mandataire ou le prestataire de services au nom du transporteur, un document de consentement de tierce partie doit être rempli et présenté à l'Agence. Consultez la page Web [Systèmes d'échange des données informatisé](#).

## Tenue des registres

12. En plus des registres qui doivent être tenus à jour pour d'autres secteurs de programme, toute personne qui transporte ou fait transporter des marchandises à destination ou à l'intérieur du Canada est tenue, en vertu du *Règlement sur le transit des marchandises*, de tenir des registres des données électroniques qui ont été transmises à l'ASFC et des accusés de réception de ces données reçues de l'ASFC. En outre, les registres qui doivent être tenus

à jour incluent tous les documents sources spécifiquement liés à chaque élément de données transmis et l'information déclarée au moment de l'arrivée.

13. Aux fins de l'ASFC, les registres faisant référence aux transmissions de données sur le moyen de transport, le fret et la déclaration à l'arrivée doivent être conservés pendant trois ans à compter du 1er janvier de l'année civile suivant celle du convoiage du fret/moyen de transport mentionnée dans les registres.

## Contrôle

14. En plus de toutes les autres activités de contrôle et de vérification, l'ASFC doit procéder à des contrôles périodiques des registres tenus par les transporteurs relatifs aux renseignements sur les moyens de transport et le fret communiqués par voie électronique. Le contrôle confirme que les données sur le moyen de transport et le fret ont été présentées en temps opportun; et si les renseignements transmis avant le chargement/l'arrivée sont véridiques, exacts et complets et correspondent aux renseignements contenus dans les documents sources en dossier.

## Exigences relatives à l'identification du transporteur

15. Tout transporteur transportant ou faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada doit avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC.

16. Les agents d'expédition doivent avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC afin de transmettre de l'information préalable au chargement/à l'arrivée. Les transporteurs maritimes qui s'acquittent des fonctions d'un agent d'expédition selon la définition du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et qui transmettent des données supplémentaires préalables à l'arrivée ou des données du papier creux doivent également avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC.

17. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du Numéro de contrôle du fret (NCF), du numéro de référence du moyen de transport (NRMT) et un document de contrôle du fret secondaire.

18. Afin d'identifier les transporteurs et les agents d'expédition, un code de transporteur cautionné ou non cautionné de l'ASFC sera attribué à une entreprise après autorisation. Ce code de transporteur doit figurer sur tous les documents de contrôle du fret présentés ou transmis à l'ASFC.

19. Les NRMT doivent porter le code de transporteur attribué par l'ASFC à l'entité légale (transporteur) qui arrive physiquement à la frontière.

20. Pour tout renseignement concernant les exigences relatives au code de transporteur et sur la façon de l'obtenir, veuillez consulter le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Exigences relatives à la sécurité

21. Un transporteur ou agents d'expédition canadien qui souhaite être cautionné aux termes d'une autorisation générale doit compléter une demande et présenter un cautionnement selon les [formulaires de l'ASFC](#).

22. Afin de devenir un transporteur ou un agent d'expédition cautionné, un cautionnement doit être déposé conformément au [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Délais de transmission des renseignements sur le fret et le moyen de transport

23. Les transporteurs (ou les prestataires tiers autorisés à agir pour le compte du transporteur) sont tenus de préparer et de transmettre les renseignements requis sur le fret et le moyen de transport, ainsi que les données supplémentaires sur le fret (le cas échéant) dans les délais spécifiés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

24. Les délais pour les transmissions dépendent du type de fret et de l'itinéraire. Veuillez consulter l'annexe A pour une liste complète des délais.

25. Pour connaître les exemptions concernant les exigences applicables au fret et au moyen de transport, consulter la section des exemptions de l'IPEC dans le présent document, à partir du paragraphe 102.

26. Les données sur le fret et le moyen de transport peuvent être transmises jusqu'à 30 jours à l'avance. L'ASFC encourage ses clients à transmettre les données préalables au chargement/à l'arrivée aussitôt que possible.

### **Délais pour la réutilisation du numéro de contrôle du fret et du numéro de référence du moyen de transport**

27. Les NCF, les NRMT et les documents de contrôle du fret secondaire dans le mode maritime doivent être uniques et ne peuvent pas être réutilisés pendant trois ans à compter du 1er janvier de l'année suivant leur utilisation initiale.

### **Communication électronique avec l'ASFC**

28. Les transporteurs doivent transmettre des données en utilisant les systèmes d'Échange de données informatisé (EDI) de l'ASFC. Avant d'initier le processus de demande (ci-dessous), les transporteurs doivent avoir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC, conformément à l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).

### **Demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC**

29. Les transporteurs 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).

30. Les clients EDI peuvent choisir de transmettre leurs propres données à l'ASFC ou d'utiliser un prestataire de services. Pour de plus amples renseignements sur la marche à suivre pour faire une demande de participation à l'EDI, sur les méthodes de communication électronique et pour des renseignements généraux sur l'EDI consultez [le site Web de l'Agence](#).

31. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données et de processus de demande connexe ou pour obtenir une copie du [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#), veuillez communiquer avec l'Unité des services techniques aux clients commerciaux :

L'Unité des services techniques aux clients commerciaux  
 Agence des services frontaliers du Canada  
 355 rue River, tour Ouest, #6066  
 Ottawa (ON) K1A 0L8

Téléphone : **1-888-957-7224** (Option 1), appels au Canada et les États-Unis; 1-613-946-0762, appels de l'étranger

Courriel : [TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca)

### **Transmission de données exactes**

32. Lors de l'utilisation du Système d'examen avant l'arrivée (SEA), le NCF transmis par voie électronique dans le document de données du fret doit correspondre exactement au NCF mentionné dans la requête de mainlevée SEA, y compris l'acronyme « SEA », le cas échéant.

33. Il n'est pas obligatoire d'insérer les lettres « SEA » dans un numéro, mais si un transporteur insère les lettres dans le numéro SEA, il doit alors utiliser exactement le même numéro dans sa transmission de fret préalable au chargement/à l'arrivée.

34. Si le NCF mentionné dans la demande de mainlevée du SEA ne correspond pas exactement aux données sur le fret transmises par voie électronique, cela nuira aux capacités du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) et les abonnés ne recevront pas de messages du STAM. La transmission d'un NCF inexact par les transporteurs/agents d'expédition peut entraîner des sanctions pour non-conformité, y compris l'imposition de sanctions du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP). La mainlevée peut aussi être affectée négativement.

35. Le numéro de référence supplémentaire (NRS) transmis dans la déclaration supplémentaire de fret doit être différent et unique en comparaison au NCF utilisé pour le(s) document(s) de contrôle du fret secondaire.



## Premier port d'arrivée (PPA)

36. Le PPA doit être communiqué lors de toutes les transmissions de fret et de moyen de transport.
37. Le PPA est le premier port au Canada où s'arrête un navire, pour toute raison, y compris, mais sans s'y limiter pour le chargement et/ou le déchargement du fret, le mazoutage, les inspections de sécurité, les changements de membres d'équipage, les déroutements, etc.
38. Pour consulter une liste des bureaux de l'ASFC désignés, veuillez consulter [le site Web de l'ASFC](#).

## Exigences relatives aux Grands Lacs

39. Pour les navires qui voyagent au et à travers le Canada d'outre-mer transportant les marchandises chargées à l'étranger vers l'amont, Montréal a été désigné comme PPA, à moins que le navire se soit arrêté ailleurs au Canada avant. Le capitaine doit être prêt à faire relâche pour une vérification au besoin.
40. Pour les navires qui voyagent des Grands Lacs transportant des marchandises chargées à l'étranger, le premier point où s'arrête le bateau est le PPA. Si le navire passe par le Canal de Welland, Port Colborne a été désigné comme PPA, à moins que le navire se soit arrêté ailleurs au Canada avant. Le capitaine doit être prêt à faire relâche pour une vérification au besoin.

## Lignes directrices pour la transmission des données

### Données primaires sur le fret

41. Les données primaires sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à les transmettre en son nom, dans les délais prescrits, comme énoncé à l'annexe A. La transmission des données sur le fret maritime est obligatoire pour toutes les importations non exemptées, en transit ou le fret FRAB.
42. Si les données primaires sur le fret doivent être transmises avant le chargement, l'heure et la date de chargement prévue (HDCP) doivent être indiquées sur la transmission de fret. La transmission doit se faire au moins 24 heures avant l'HDCP.
43. Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur maritime doit inclure dans la transmission des données primaires sur le fret dans le [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).

### Données supplémentaires sur le fret

44. Les données supplémentaires sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par l'agent d'expédition ou son fournisseur de service autorisé, selon les délais prescrits énoncés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La transmission de données supplémentaires sur le fret est obligatoire pour tout FRAB non exempté.
45. Les données du papier creux doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par l'agent d'expédition ou son fournisseur de service autorisé, selon les délais prescrits énoncés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La transmission du papier creux est obligatoire pour toutes les expéditions non exemptées d'importations groupées, sous douane et en transit.

### Données sur les conteneurs de fret vides

46. Les données sur les conteneurs de fret maritime vides doivent être transmises à l'ASFC par le transporteur exploitant le moyen de transport ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à les transmettre en son nom, dans les délais prévus, comme énoncé dans l'annexe A.
47. Les transmissions des données sur les conteneurs de fret maritime vides sont obligatoires pour toutes les importations non exemptées, en transit ou les conteneurs FRAB.
48. Pour une liste complète des renseignements qu'un transporteur maritime doit inclure dans la transmission de données sur les conteneurs de fret maritime vides et des renseignements relatifs aux conteneurs de fret vides transportés par un service de navette international, veuillez-vous référer au [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).

## Sceaux de l'entreprise appliqués avant l'arrivée au PPA

49. Si un conteneur, de l'équipement ou un de ses composants qui contient des marchandises sous douane est fermé avec le sceau d'une entreprise, le numéro de sceau doit être noté correctement dans la transmission sur le fret avant l'arrivée/le chargement. Le sceau doit demeurer intact, à moins que l'ASFC ne procède à un examen.

## Données sur le moyen de transport

50. Le transporteur exploitant le moyen de transport ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur doit préparer et transmettre une déclaration électronique à l'ASFC avec les données nécessaires sur le moyen de transport selon les délais prescrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et comme énoncé dans l'annexe A.

51. Il existe quelques exemptions à cette exigence et celles-ci sont énumérées dans la section sur les exemptions du présent mémorandum, à partir du paragraphe 102.

52. Une seule transmission de déclaration de moyen de transport doit être faite pour chaque navire, pour le voyage. Dans le cas d'ententes de consortium, le transporteur exploitant le moyen de transport ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur est responsable de fournir les données sur le moyen de transport par voie électronique pour le navire concerné.

53. L'élément de données Heure et date d'arrivée prévues (HDAP) doit être respecté dans une limite de huit heures. Si l'écart est supérieur à huit heures, un changement doit être envoyé par voie électronique avec une HDAP mise à jour. Une HDAP mise à jour est également nécessaire si l'on prévoit que le navire arrive sur une nouvelle journée de calendrier, indépendamment du fait que c'est au sein d'un délai de huit heures.

54. Si, en cas d'encombrement du port, un navire doit attendre à l'ancre pour avoir un espace à quai, le navire doit être considéré comme arrivé et l'HDAP n'a pas à être mise à jour.

55. Le fret peut être déchargé à l'arrivée, avant l'HDAP, s'il répond aux tous critères suivants :

- a) le délai de huit heures est respecté;
- b) le MAAMT a été envoyé;
- c) le système de l'ASFC a mis à jour le statut du moyen de transport et du fret;
- d) l'ASFC a accusé réception de la déclaration du moyen de transport et du fret aux termes du paragraphe 12(1) à l'aide d'un message envoyé à l'expéditeur du MAAMT.

56. Le fret ne peut pas être déchargé si un message « Ne pas décharger » a été envoyé par l'ASFC.

57. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).

## Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport

58. Pour respecter les exigences en matière de déclaration aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le transporteur exploitant le moyen de transport doit transmettre un MAAMT par EDI à l'arrivée au PPA.

59. Obligatoire, le MAMMT s'ajoute à l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) déjà transmise sur le fret et le moyen de transport dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

60. Les moyens de transport exemptés de la transmission de l'IPEC à l'ASFC sont donc exemptés de la transmission du MAAMT. Les moyens de transport exemptés doivent être déclarés à l'ASFC au PPA conformément à l'article 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), de la même manière qu'ils le sont aujourd'hui. Toutefois, si un transporteur maritime (exploitant du moyen de transport) décide de volontairement transmettre les données sur le moyen de transport (A6 électronique) pour un navire exempté des exigences de l'IPEC, le MAAMT doit être transmis pour que le statut d'arrivée soit finalisé dans le système de l'ASFC. Comme exemple, si la pratique courante d'un transporteur est de transmettre un A6 électronique pour un navire sur lest (vide), le MAAMT doit aussi être transmis. Pour connaître les exigences en matière de déclaration à l'arrivée aux termes du

paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), y compris les moyens de transport exemptés, consultez les exigences de dédouanement des navires – dans la section générale du présent document.

61. Le processus d'arrivée enclenché par le MAAMT remplace le processus d'arrivée fondé sur l'heure et la date d'arrivée prévues fournies par les clients dans l'ensemble de données préalables sur le moyen de transport.

62. Le transporteur exploitant le moyen de transport ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom élabore le MAAMT et le transmet par EDI à l'ASFC.

63. Une arrivée en mode maritime signifie l'accostage du navire à un bureau de l'ASFC à son arrivée au Canada. Le navire est dit « accosté » dès qu'il s'immobilise au Canada, avec l'ancre, à quai ou le long d'un quai au bureau de l'ASFC le plus proche, doté des attributions prévues à cet effet. Le MAAMT doit être transmis et reçu dans un délai de deux heures pour permettre aux transporteurs maritimes de transmettre leur demande d'arrivée jusqu'à deux heures avant leur arrivée au bureau maritime canadien. Pour profiter du délai de deux heures, le navire doit se trouver en eaux canadiennes au moment de la transmission à l'ASFC de la demande d'arrivée. De plus, l'heure réelle d'arrivée indiquée dans le MAAMT doit être l'heure à laquelle le message est transmis.

64. Une fois le MAAMT est reçu, validé et accepté, le système de l'ASFC met à jour le statut du moyen de transport et du fret associé et il accuse réception de la déclaration de ceux-ci aux termes du paragraphe 12(1) à l'aide d'un message « Avis de déclaration » envoyé à l'expéditeur du message d'arrivée. Il est indiqué dans cet avis que le transporteur exploitant le moyen de transport (selon le code de transporteur de l'ASFC transmis dans la déclaration de moyen de transport) s'est acquitté de son obligation, aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), de déclarer le moyen de transport et toutes les expéditions dont le détail est donné sur les documents de fret qui sont liés à ce moyen de transport. Le MAAMT produira les messages d'avis de mainlevée (pour les expéditions demandant une mainlevée au PPA) ou de renvoi, selon le cas. Veuillez consulter le document IPEC/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre pour plus de renseignements.

65. Tous les avis envoyés au transporteur aux termes du paragraphe 12(1) doivent être conservés et mis à la disposition de l'ASFC sur demande lors du contrôle de l'observation, conformément aux exigences du [Règlement sur le transit des marchandises](#).

66. Pour obtenir la liste complète des données à inclure dans le message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport, veuillez consulter le document IPEC/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre. Pour obtenir un exemplaire du guide, veuillez communiquer avec l'Unité des services techniques aux clients commerciaux :

L'Unité des services techniques aux clients commerciaux  
 Agence des services frontaliers du Canada  
 355 rue River, tour Ouest, #6066  
 Ottawa (ON) K1A 0L8

Téléphone : **1-888-957-7224** (Option 1), appels au Canada et les États-Unis; 1-613-946-0762, appels de l'étranger

Courriel : [TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca)

### **Plan de chargement maritime (plan d'arrimage du navire)**

67. Le plan de chargement est un document normalisé de transport maritime qui permet d'attribuer une position numérotée à toutes les soutes sur le navire et qui détaille l'emplacement exact de chaque conteneur transporté à bord du navire. Le personnel du transport maritime l'utilise pour identifier tous les conteneurs et leur emplacement sur le navire. L'information concernant chaque conteneur et son emplacement précis est enregistrée électroniquement au moment du chargement et du déchargement au port, ce qui produit en fin de compte un plan de soute et des autres emplacements d'arrimage.

68. Les transporteurs maritimes doivent fournir le plan du navire ou le plan d'arrimage à l'ASFC par voie électronique dans les 48 heures après que le navire aura quitté le dernier port étranger avant son arrivée prévue à un port au Canada. Cette information permet à l'ASFC de déterminer les conteneurs non déclarés et de cibler les conteneurs qui peuvent poser un risque. L'information sur le fret fournie par le transporteur concernant des

marchandises qui sont censées être transportées au Canada, avant le chargement des marchandises sur le navire, sera comparée aux données du plan de chargement fourni après le chargement des conteneurs sur le navire.

69. Pour en savoir davantage sur le plan de chargement maritime, veuillez consulter le [chapitre 6 : IPEC - Plan de chargement](#).

### **Notifications et messages d'erreur**

70. Toutes les données préalables au chargement/à l'arrivée reçues seront validées et traitées au moyen des systèmes de l'ASFC et l'ASFC transmettra les messages de réponse à l'expéditeur. Des avis sont envoyés à l'expéditeur de la transmission de la même façon que celle-ci a été reçue.

71. Les clients peuvent s'attendre à recevoir deux types de messages-réponses des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent des données préalables au chargement/à l'arrivée par voie électronique :

- a) Réponse positive
- b) Réponse d'erreur

72. Les réponses positives sont transmises dans la forme d'un « Accusé de réception ». L'accusé de réception est généré lorsque la transmission d'EDI a passé les révisions de syntaxe, conformité et validation avec succès.

73. Un code d'erreur sera transmis à l'expéditeur pour indiquer la nature de l'erreur par l'entremise d'un avis de rejet. Les transporteurs et les agents d'expédition doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC en temps opportun. Le rapport rejeté sera considéré par l'ASFC comme une non-transmission du moyen de transport et/ou des données sur le fret jusqu'à ce que les erreurs relevées soient corrigées et que les données soient acceptées dans le système de l'ASFC.

74. Pour une description complète des avis, des codes et messages d'erreur et leur application, ainsi que des avis de demandes de renseignements, veuillez consulter la [section Commerce électronique](#) ou le [chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).

### **Acheminement du manifeste**

75. Dans le cas des expéditions groupées, les agents d'expédition peuvent désigner leur transporteur primaire comme partie secondaire à aviser, permettant ainsi au transporteur de consulter les données du papier creux.

76. Pour en savoir davantage sur l'acheminement du manifeste, consultez le [chapitre 11 – IPEC/Manifeste électronique – Avis](#).

### **Avis d'évaluation du risque**

77. Des avis d'évaluation du risque peuvent être émis lorsque l'ASFC requiert que le client fournisse des renseignements supplémentaires au sujet du fret, ou lorsque l'Agence veut donner des instructions particulières au client concernant le chargement/déchargement du fret.

78. Comme les avis de rejet (ou les codes d'erreurs), les avis d'évaluation du risque comprendront un champ codé signalant la raison pour laquelle l'avis a été émis et l'élément de données spécifique devant être éclairci ou davantage expliqué. De plus, les avis d'évaluation du risque peuvent comprendre un champ avec des remarques pour fournir aux clients externes des renseignements supplémentaires au sujet du champ codé ou des instructions.

79. Les systèmes de l'ASFC renverront des messages codés « Ne pas charger », « Retenue », « Ne pas décharger » et/ou « Annulation » à l'auteur de la transmission et aux autres parties concernées. Le message est envoyé au(x) partie(s) à l'aide du même moyen de communication électronique utilisé pour la transmission reçue. Ces messages mentionneront le NCF, le NRS et/ou les numéros de conteneur le cas échéant.

80. Lorsque le fret est chargé à l'étranger (pas aux É.-U.), l'ASFC a jusqu'à la DHPC pour examiner les données primaires sur le fret présentées et les transmissions de données de papier creux ou de données supplémentaires sur le fret qui s'appliquent. Si le transporteur ou l'agent d'expédition ne reçoit pas un avis d'évaluation du risque (message codé), le fret peut être chargé à la date et à l'heure prévue du chargement ou après.

81. Si un avis d'évaluation du risque est reçu avant la DHPC, on ne peut autoriser le chargement des marchandises à bord du navire. Le transporteur doit retransmettre les données primaires sur le fret avec les renseignements demandés et ne peut pas charger le fret tant qu'il n'a pas reçu un message codé d'annulation électronique de l'ASFC indiquant que l'avis d'évaluation du risque a été éliminé.

82. À tout moment pendant que le navire voyage vers le Canada, un avis d'évaluation du risque (message codé) peut être émis. Cela signifie que le fret ne peut être enlevé du quai au port de déchargement avant l'arrivée d'un message codé d'annulation électronique indiquant que l'avis d'évaluation du risque a été retiré par l'ASFC.

83. Tant que les données sur le fret n'ont pas fait l'objet d'une mainlevée/d'un acquittement, les renseignements requis par l'ASFC dans le message « Retenir » doivent être envoyés par voie électronique. L'ASFC n'acceptera pas de télécopie des courtiers, transporteurs, agents d'expédition ou de leurs mandataires.

84. S'il y a un message « Retenir » visant du fret qui a fait l'objet d'une mainlevée/un acquittement, « Retenir » l'emporte sur la mainlevée/l'acquittement et le fret ne peut pas être enlevé du quai tant que le message « Retenir » n'a pas été enlevé par l'ASFC. Étant donné que le fret a fait l'objet d'une mainlevée/d'un acquittement, le système de l'ASFC n'acceptera pas les changements électroniques. Seul un formulaire [BSF673, Formulaire de demande de correction manuelle du papier creux, du fret et du moyen de transport après l'arrivée – tous les modes](#) incluant les changements sera accepté et doit être envoyé par télécopieur au bureau local de l'ASFC.

85. Un message de « retenir » peut être délivré à la suite du chargement du fret à bord du navire dans le port étranger où :

- a) L'ASFC exige d'information relative au fret tels que l'adresse de livraison ou partie à notifier. Dans ce cas, le transporteur retransmet les données nécessaires à l'ASFC en utilisant la fonction de changement de l'EDI.
- b) L'ASFC peut exiger un examen du fret à l'arrivée. Dans les cas a) et b), le fret peut être déchargé du navire au Canada, mais n'est pas autorisé à se déplacer jusqu'à ce que l'autorisation est accordée par l'ASFC sous la forme d'un message « annulation de retenir ».

86. Toutefois, si l'importateur/courtier a déjà envoyé dans une mainlevée/acquittement du fret qui passe de l'état du fret de « Acquitté » lorsque le navire arrive et le MAAMT est transmis, le fret ne sera pas déclaré pour la livraison s'il y a encore un « retenir » sur le fret dans le système. Une fois la question pour laquelle la « retenir » a été appliquée est résolu et le « retenir » est annulé dans le système de l'ASFC, le fret aura la mainlevée et peut être retiré du quai.

87. Les transporteurs peuvent décharger leur fret avant la date et l'heure d'arrivée prévue (DHAP), une fois que le navire a été dédouané par l'ASFC, aussi longtemps que cela se fait dans les huit heures avant l'DHAP. Le fret doit rester à quai jusqu'à l'DHAP, en cas d'examen éventuel, étant donné qu'un message « Retenir » peut toujours être émis jusqu'à l'HAP et aussi longtemps que les marchandises restent sous le contrôle des terminaux.

88. Il revient au transporteur de vérifier si ses systèmes contiennent des messages codés.

89. Il faut adresser les appels concernant les avis d'évaluation du risque (p. ex., Retenir, Ne pas charger, Ne pas décharger) au Centre national de ciblage (CNC) :

Téléphone : 1-855-NTC-1CNC (**1-855-682-1262**) (en tout temps)

Appels de l'étranger

Téléphone : + 1-613-941-0004 (en tout temps)

Courriel : [NRAC-ACI@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:NRAC-ACI@cbsa-asfc.gc.ca) (questions concernant le mode maritime seulement)

90. Pour une description complète des avis, des messages et codes d'erreur et leur application, ainsi que pour les avis d'évaluation du risque, veuillez consulter la [section Commerce électronique](#) ou du [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).



## Corrections

### Corrections apportées aux données sur le fret et/ou le moyen de transport

91. Les changements apportés aux données sur le fret et/ou le moyen de transport doivent être faits aussitôt qu'ils sont connus.

92. Les changements ou corrections apportés aux données sur le moyen de transport peuvent être faits par voie électronique en tout temps avant l'arrivée du navire au PPA.

### Ajout/changement/suppression (annulation)

93. Un « ajout » est utilisé pour la première transmission de données (originale), qu'il s'agisse de données sur le fret ou le moyen de transport. Il doit être transmis dans les délais prescrits et conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

94. Un « changement » comprend la retransmission avant le chargement/l'arrivée de l'ensemble du fichier (tous les éléments de données applicables), qui remplacera alors l'ensemble du fichier au dossier. Généralement, le transporteur est tenu de transmettre un changement afin de mettre à jour le fichier courant sur le fret ou le moyen de transport enregistré lorsqu'un des éléments de données sur la transmission courante à l'ASFC change. Les éléments de données ne doivent pas être transmis séparément.

95. Toutefois, si le NCF ou le NRS indiqué dans une transmission sur le fret ou le NRMT indiqué dans une transmission sur le moyen de transport doit être changé, le client doit d'abord transmettre un fichier pour supprimer la déclaration sur le fret/moyen de transport ou la déclaration supplémentaire, puis transmettre un ajout pour la nouvelle déclaration avec le nouveau NCF, NRS ou NRMT. Une demande de changement n'est pas acceptée dans ce cas.

96. Une « suppression » (annulation) est utilisée pour l'élimination complète de fichiers ou de lots de fichiers. Si des éléments de données ou des boucles de segments doivent être supprimés, ils doivent être traités comme des changements. Les données transmises pour la suppression ne doivent pas nécessairement être identiques à celles de l'ajout ou du changement original – seules les données « clés » (c.-à-d. le NCF ou le NRMT et le fait que le fichier concerne le fret ou le moyen de transport) doivent être identiques.

97. Les suppressions peuvent être effectuées à tout moment jusqu'à l'arrivée au bureau de déclaration. Nota : les fichiers sur le fret et le moyen de transport non arrivés doivent être effacés (annulés) s'ils ne sont pas utilisés dans un délai de 30 jours.

98. Avant le chargement, les changements électroniques relanceront l'échéance de 24 heures. Une nouvelle heure de chargement prévue doit être transmise afin de faire état de l'heure de chargement. L'ASFC disposera alors de 24 heures pour réviser les nouveaux renseignements.

99. Si des renseignements supplémentaires sont exigés par l'ASFC à des fins d'évaluation du risque lorsqu'un conteneur a le statut « Ne pas charger » ou « Retenir », le transporteur et/ou l'agent d'expédition devra apporter des changements. Si un changement/une modification est présenté(e) en réponse à un avis « Ne pas charger », le chargement peut avoir lieu lorsqu'un avis d'annulation est reçu.

100. Pour les transmissions de données sur le moyen de transport, les annulations électroniques sont acceptées à tout moment, à condition qu'il n'existe pas de transmission de données sur le fret connexe au dossier. Si un navire ne vient plus au Canada, la transmission électronique sur le moyen de transport doit être supprimée.

### Défaut de présenter des renseignements avant l'arrivée/le chargement

101. L'ASFC exige des renseignements complets relatifs à toutes les marchandises spécifiées arrivant au Canada. Lorsqu'aucun renseignement avant l'arrivée/le chargement n'a été transmis et qu'il n'existe pas d'autre exemption ou exception, le transporteur doit transmettre une déclaration de fret aussitôt que cela est constaté. Si l'ASFC découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée avant l'arrivée/le chargement n'a été transmise, et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, des sanctions pourront être imposées au transporteur pour non-déclaration.

## Exemptions IPEC

102. Cette section porte sur les circonstances dans lesquelles les données préalables au chargement/à l'arrivée sur le fret et/ou le moyen de transport ne sont pas exigées sous l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).

103. Si les clients choisissent de transmettre des données une des exemptions ou exceptions énumérées, ils doivent le faire selon les délais spécifiés dans l'annexe A. Une liste complète de l'information qu'un transporteur doit inclure dans les transmissions sur le moyen de transport et le cargo se trouve dans le [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).

**Nota :** L'ASFC mènera des contrôles périodiques des registres maintenus par les transporteurs en lien avec l'information électronique sur les moyens de transport et le fret transporté tel que mentionné au paragraphe 14 de ce mémorandum. Ceci inclura toute information transmise, selon le choix fait par les clients, portant sur des marchandises commerciales ou des moyens de transport autrement couverts par une exemption ou une exception.

## Exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport

104. Les exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport sont les suivantes :

- a) expéditions PAD (chargement entièrement) – pour les marchandises admissibles qui répondent aux exigences de l'article 10.2 du [Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#);
- b) fret militaire canadien et étranger à bord d'un navire qui est la propriété ou qui est loué par les forces armées;
- c) fret canadien et étranger du gouvernement à bord d'un navire appartenant au gouvernement ou loué par celui-ci;
- d) poisson déclaré à bord d'un navire de pêche, incluant la déclaration du moyen de transport pour le bateau de pêche;
- e) traversiers, lorsqu'ils ne transportent pas de marchandises commerciales pour lesquelles l'exploitant du traversier a un contrat de transport. Les marchandises commerciales pour lesquelles un transporteur routier a le contrat de transport et qui sont transportées par un transporteur routier à bord d'un traversier sont assujetties aux exigences avant l'arrivée dans le mode routier (voir [D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et la déclaration dans le mode routier](#));
- f) navires scientifiques, d'exploration ou de recherche étrangers;
- g) équipement auxiliaire – tous les navires, quel que soit leur enregistrement, qui sont exploités exclusivement dans le secteur du commerce international peuvent transporter de l'équipement de manutention générale d'un port à l'autre au Canada uniquement si l'équipement est importé temporairement et est utilisé afin de charger, décharger et manipuler le fret;
- h) courrier (Postes Canada, US Mail, international) – Chargement complet uniquement;
- i) marchandises commerciales transportées dans les bagages personnels;
- j) navires sur lest/vides;
- k) fardage – Matériel d'emballage, comme des planches, des blocs, des madriers, des renforts en métal ou en plastique, utilisé pour soutenir et protéger les paquets devant être expédiés et manipulés.

## Exemptions des données sur le fret – seules les données sur le moyen de transport sont exigées

105. Les exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport sont les suivantes; seules les données sur le moyen de transport sont exigées :

- a) courrier (Postes Canada, US Mail, courrier diplomatique, international) dans le cadre d'un chargement mixte;

b) traversiers – les navires, péniches, chalands et embarcations similaires, autotractés ou remorqués, utilisés exclusivement ou principalement pour le transport de véhicules et de passagers dans les eaux internationales doivent être classés parmi les traversiers.

106. Toutes les exemptions susmentionnées, à l'exception du poisson déclaré à bord d'un navire de pêche, doivent être déclarées, à l'arrivée du navire, au bureau local de l'ASFC, en présentant une copie papier dûment remplie du formulaire [A6, Déclaration générale](#) et du formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#).

107. Les navires qui arrivent sur lest (vides) pour lesquels l'IPEC et un MAAMT n'ont pas été transmis doivent signaler leur présence au bureau local de l'ASFC à l'arrivée du navire en présentant une copie du formulaire [A6, Déclaration générale](#).

108. Le formulaire [BSF732, Centre national de ciblage – Avis préalable à l'arrivée](#) de l'ASFC peut aussi être soumis par courriel (à [CBSA-ASFC-PANS/AA@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:CBSA-ASFC-PANS/AA@cbsa-asfc.gc.ca)) au Centre national de ciblage (CNC) pour aider à accélérer le dédouanement.

109. Le fret qui doit être déchargé au Canada doit être déclaré, à l'arrivée du navire, au bureau local de l'ASFC, en présentant le formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) dûment rempli.

110. Lorsque des copies de connaissance sont présentées, il faut joindre une liste sommaire des numéros de connaissance à la copie papier du document d'arrivée — formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) — sur laquelle doit figurer une liste de toutes les marques et numéros des conteneurs à bord.

111. Lorsqu'un connaissance couvre plus d'un chargement de conteneurs, le nombre de pièces dans chaque conteneur et le nombre total des pièces dans tous les conteneurs doivent être indiqués sur le connaissance.

112. En vertu d'arrangements locaux, des numéros n'ayant pas de double emploi assigné par des mandataires ou par des opérateurs de quai sont acceptés à titre de numéros de déclaration d'entrée de l'ASFC. Lorsqu'un transporteur possède un système informatisé qui numérote les documents relatifs au fret, les numéros attribués par le transporteur sont acceptés comme numéros de déclaration d'entrée de l'ASFC. Dans tous les autres cas, l'ASFC attribuera le numéro de la déclaration d'entrée à partir d'une série locale commençant au numéro un (1) le 1<sup>er</sup> avril de chaque année.

113. Le NCF attribué à une expédition doit inclure les éléments suivants : le code du transporteur, le numéro de la déclaration d'entrée, un trait d'union et le numéro de connaissance, par ex. 9386 1234-L12. Pour le fret en vrac qui n'est pas accompagné d'un connaissance, le numéro complet de contrôle du fret sera composé du code du transporteur suivi du numéro de la déclaration d'entrée, par exemple 9386 1234.

## Processus d'expédition particuliers

114. Les exemples suivants ne font pas l'objet d'exemptions relatives aux données préalables au chargement/à l'arrivée, mais les exigences de déclaration et/ou préalables au chargement/à l'arrivée diffèrent d'une certaine manière.

### Exigence de transmission et de déclaration applicables à l'IPEC pour les multiples ports d'escale au Canada

115. Les transmissions électroniques des données sur le moyen de transport et le fret doivent être acheminées au PPA dans les délais précisés dans l'annexe A.

116. Les données sur le moyen de transport incluent l'exigence selon laquelle tous les ports d'escale au Canada doivent être transmis. Les transmissions de fret individuelles mentionnent le port de déchargement spécifique au Canada pour ce fret.

117. Les navires immatriculés à l'étranger et aux États-Unis doivent remettre une déclaration d'entrée et de sortie en format papier au moyen du formulaire [A6, Déclaration générale](#) à chaque port d'escale subséquent au PPA. Le numéro de référence du moyen de transport inscrit sur le formulaire A6 doit correspondre au numéro de référence transmis dans le rapport électronique du moyen de transport.

Exemple : Un navire arrive au port de Montréal et décharge du fret, avant de se rendre à Hamilton pour décharger du fret et poursuivre enfin sa route vers Sault Ste. Marie pour décharger à nouveau du fret. Le

transporteur maritime transmet l'IPEC sur le rapport du moyen de transport au PPA, Montréal. Lorsqu'il quitte Montréal, le transporteur maritime présentera une déclaration de sortie du moyen de transport sur le formulaire A6 format papier. Une déclaration d'entrée du moyen de transport A6 sur papier sera présentée à Hamilton. Au moment de quitter Hamilton, une déclaration de sortie du moyen de transport A6 en format papier sera présentée. Le processus sera répété au port de Sault Ste. Marie au moyen du formulaire papier de déclaration d'entrée A6 et un formulaire papier A6 de sortie lors du départ.

118. L'exigence concernant la version papier du rapport du moyen de transport dans les ports de déchargement canadiens subséquents constitue un processus intérimaire et sera éliminée lors d'une prochaine phase de l'IPEC.

119. Les navires canadiens ne sont pas tenus de présenter du formulaire [A6, Déclaration générale](#) aux ports d'escale subséquents.

### **Expéditions en transit**

120. Lorsque du fret arrivant au Canada à bord d'un navire est déchargé du moyen de transport et est transporté en transit au Canada et lorsque le contrat de transport du transporteur maritime prend fin dans un pays autre que le Canada, le code de type de mouvement en « transit 23 » doit être fourni. De plus, les renseignements sur les destinataires doivent être fournis dans les champs nom et adresse du destinataire.

121. Lorsque le contrat de transport du transporteur prend fin au Canada, et que l'on sait que l'expédition est en transit, l'ASFC exige que les données sur le fret soient transmises de la façon susmentionnée, avec le code de type de mouvement en « transit 23 ». Cependant, si le système du transporteur n'accepte pas le code, les mots « en transit » doivent être inscrits dans le champ des remarques, ainsi que le code de type de mouvement 24 (importation du fret).

122. L'ASFC reconnaît que les transporteurs ne savent pas toujours que l'expédition est en transit. Si tel est le cas, les exigences avant l'arrivée/le chargement varient selon que des données supplémentaires sur le fret sont exigées :

- a) s'il n'y a pas de données supplémentaires sur le fret, le code de type de mouvement d'importation 24 sera accepté sur la déclaration de fret. Le nom et l'adresse du destinataire doivent être fournis dans les champs nom et adresse du destinataire. Un nom et une adresse au Canada doivent aussi être inscrits dans les champs « adresse de livraison ». Il peut s'agir d'un entrepôt ou d'une cour de triage;
- b) s'il y a des données supplémentaires sur le fret, la déclaration de fret doit continuer à être codée comme une importation. L'expéditeur et le destinataire seront considérés comme l'agent d'expédition. La transmission de données supplémentaires sur le fret doit être codée comme en transit. Le nom de l'expéditeur doit être inscrit dans les champs nom et adresse de l'expéditeur. Les données sur les destinataires dans le pays étranger doivent être inscrites dans les champs nom et adresse du destinataire.

123. Comme il a été dit que les transporteurs ne savent pas toujours l'expédition sera en transit, l'ASFC a permis de deux scénarios différents, comme indiqué ci-dessus. Dans le premier scénario, le transporteur est conscient du fait que le fret est en transit et est en mesure de fournir l'adresse de destinataire non canadien, mais comme une adresse au Canada est toujours exigée pour les importations ou les types de transport en transit, l'adresse de livraison au Canada doit être fournie dans les champs d'adresse de livraison. Dans le deuxième scénario, le transporteur n'est pas conscient du fait que le fret est en transit et fournit l'adresse canadienne de l'agent d'expédition à qui le transporteur livre les marchandises. Dans ce scénario, l'agent d'expédition fournissait alors le rapport supplémentaire qui a l'adresse de destinataire non canadien.

### **Fret restant à bord**

124. Pour toutes les marchandises qui sont FRAB au Canada alors qu'elles sont en transit à destination d'un pays tiers (y compris les États-Unis) et qui ne sont pas supposés être importées au Canada, le transporteur exploitant le moyen de transport doit respecter l'exigence qui consiste à fournir des renseignements sur le fret et sur le moyen de transport dans les délais prévus à l'annexe A du présent mémorandum. Le code de type de mouvement FRAB 26 doit être fourni.

125. Pour plus de renseignements sur les exigences relatives au FRAB, veuillez consulter le [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).

## Ententes de consortium et de co-chargement

126. Un seul rapport de déclaration de moyen de transport doit être transmis pour chaque navire, pour le voyage, par le transporteur exploitant le moyen de transport. Le transporteur de fret faisant partie d'un consortium ne doit pas transmettre de déclaration de moyen de transport, à moins qu'il ne soit le transporteur exploitant le moyen de transport.

127. Lorsqu'un navire transporte du fret pour plus d'un transporteur dans le cadre d'ententes de consortium ou de co-chargement, la transmission de moyen de transport et le fret connexe doit être présentée de la façon suivante :

- a) le transporteur exploitant le moyen de transport ou un prestataire de services autorisé par le transporteur à transmettre en son nom doit présenter la transmission de moyen de transport avant l'arrivée. Le NRMT doit avoir un « C » après le code du transporteur afin de signaler l'entente de consortium. Les codes de transporteur des transporteurs de consortiums responsables du fret doivent être transmis dans les champs d'éléments de données appropriés;
- b) le transporteur exploitant le moyen de transport établit le NRMT. Le NRMT lie toutes les transmissions de fret au navire à bord duquel le fret doit arriver. Par conséquent, le NRMT doit être inscrit sur toutes les transmissions de fret de chaque partenaire dans le consortium. Le transporteur exploitant le moyen de transport doit attribuer et communiquer le NRMT à tous les partenaires du consortium bien avant l'arrivée au premier port chargement afin que tous les transporteurs partenaires dans le consortium puissent transmettre leurs données sur le fret 24 heures avant le chargement.

## Arrêts d'urgence

128. Les arrêts d'urgence s'entendent des arrêts effectués pour des raisons médicales, météorologiques, de problèmes mécaniques ou des menaces à la sécurité.

129. Lorsque les données avant le chargement/l'arrivée ont été transmises et si ces arrêts durent plus de huit heures, les transporteurs sont tenus d'aviser le Centre national de ciblage (CNC) par téléphone pour leur communiquer les nouvelles informations. Les données sur le fret doivent être mises à jour par voie électronique aussitôt qu'elles sont connues afin de mentionner le nouveau PPA et l'heure et la HDAP.

CNC : 1-855-NTC-1CNC (**1-855-682-1262** au Canada ou aux É.-U.) ou 1-613-941-0004 (pour les appels de l'étranger, en tout temps)

130. Si l'arrêt d'urgence dure moins de huit heures, il n'est pas nécessaire de mettre à jour la déclaration de moyen de transport.

## Déroutements

131. Les procédures suivantes s'appliquent si le transporteur est informé, alors qu'il est en route pour le Canada, que certains conteneurs figurant sur une déclaration de fret sont déroutés vers un autre emplacement lors de l'arrivée au Canada :

- a) un changement à la transmission de fret originale doit être transmis enlevant les conteneurs déroutés et modifiant le poids, le nombre d'unités et tout autre élément de données pertinent.
- b) une nouvelle déclaration de fret doit être présentée avec un nouveau NCF pour signaler les conteneurs qui ont été enlevés du NCF original. Une note doit être inscrite dans le champ Remarques spéciales indiquant le NCF original et que l'expédition est un déroutement.

## Déroutements imprévus

132. Pour les navires transportant du fret qui doit arriver à un port Canadien imprévu en raison de circonstances inattendues et qui sont capables de transmettre de l'IPEC, de l'information préalable au chargement/à l'arrivée doit être transmise à l'ASFC aussitôt que le fait est connu, point auquel l'ASFC procédera à une évaluation du risque appropriée.

133. Les délais d'une transmission de l'IPEC seront assouplis dans l'évènement où le navire serait déjà en mer au moment du déroutement.



134. Les transporteurs doivent inclure la raison du déroutement dans le champ « Remarques spéciales » de la transmission IPEC sur le fret.

135. Pour les navires opérés par des transporteurs qui n'ont pas la capacité de communiquer avec l'ASFC via EDI, que ce soit dû à la fermeture des bureaux/systèmes du transporteur ou de l'absence d'un code de transporteur de l'ASFC, la documentation appropriée [transporteur, navire (Avis préalable à l'arrivée et le formulaire [A6](#) copie papier), équipage, fret (formulaire [A6A](#), [Cargaison/manifeste de cargaison](#) copie papier) et l'information sur les conteneurs (manifeste du navire)] doit être numérisée et envoyée par courriel au CNC, avec une copie conforme (« cc ») au bureau de l'ASFC où le fret et le moyen de transport doivent arriver. Veuillez-vous référer à l'annexe C pour une liste des adresses courriel électronique. Le transporteur doit aussi aviser la ligne d'aide de l'Unité des services techniques aux clients commerciaux de la panne. Lorsque le bureau sera rouvert, le transporteur devra transmettre les données de l'IPEC complètes sur le fret; la saisie des déclarations du moyen de transport n'est pas nécessaire. Dans la zone « Remarques spéciales » de la déclaration du fret, le transporteur doit inscrire que des documents en copie papier ont été présentés à l'arrivée.

136. Si le bureau du transporteur est fermé à un lieu en raison de circonstances imprévues, mais que l'autre bureau est ouvert, les données de l'IPEC sont transmises, mais en dehors des délais prescrits. Les délais sont assouplis (information avant le chargement/échéance); la priorité sera accordée à l'évaluation du risque de ces transmissions. Les transporteurs doivent indiquer la raison du déroutement imprévu dans la section des remarques spéciales de la transmission.

137. Personne ne peut débarquer du navire et le fret ne peut être déchargé tant que l'évaluation du risque de l'ASFC n'est pas terminée. L'ASFC dispose d'une période d'une heure pour effectuer l'évaluation des risques une fois qu'elle a accusé réception d'un manifeste du navire. Le débarquement/déchargement ne peut avoir lieu qu'une heure après l'envoi par l'ASFC de l'accusé de réception d'un manifeste du navire. Si le navire, l'équipage ou le fret doit faire l'objet d'autres mesures douanières, le transporteur sera avisé dans la période d'une heure.

138. Dans les cas où un transporteur a originalement transmis le type de mouvement sur une déclaration de fret comme étant un FRAB mais voudrait maintenant déplacer les marchandises en transit via un autre mode de transport pour acheminement à destination, le transporteur doit transmettre un changement. Toutefois, si le système du transporteur est en panne à cause du déroutement imprévu, le transporteur doit contacter le CNC pour effectuer le changement.

139. Dans les cas où la déclaration de fret IPEC a été transmise et que toutefois le transporteur désire décharger du fret qui restera sur le quai avec l'intention qu'il soit exporté par un autre navire, le transporteur doit contacter le CNC pour obtenir la permission de procéder au déchargement.

### **Marchandises égarées (marchandises déroutées)**

140. Les transporteurs doivent transmettre l'IPEC pour toutes les marchandises transportées au Canada, y compris les marchandises canadiennes trouvées égarées à l'extérieur du Canada, à moins qu'il n'existe une exemption ou une exception.

141. Les données sur les marchandises étrangères égarées au Canada doivent être transmises par voie électronique après l'arrivée dès que le transporteur en est informé. Les marchandises peuvent ensuite être exportées en vertu du [Règlement sur la déclaration des marchandises exportées](#) et tel qu'énoncé dans le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

### **Marchandises excédentaires**

142. Toutes les pièces excédentaires transportées dans une même expédition et repérées par le transporteur/agent d'expédition après l'arrivée sont considérées comme des marchandises excédentaires. Les transporteurs/agents d'expédition sont tenus de déclarer toutes marchandises excédentaires à l'ASFC dès qu'elles sont découvertes en communiquant un changement après l'arrivée à la transmission originale sur le fret. Des marchandises ne sont considérées excédentaires seulement lorsque des données préalables au chargement/à l'arrivée ont été transmises et qu'une quantité de marchandise a été initialement déclarée lors de l'arrivée au PPA, et que subséquemment le nombre d'unités trouvées, par le transporteur ou l'agent d'expédition, se trouve à excéder le nombre d'unités déclarées à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée. Si aucune donnée n'a été transmise avant le

chargement/l'arrivée, qu'aucune déclaration n'a eu lieu et que les marchandises sont découvertes après l'arrivée, une telle situation constitue une non-déclaration, et non un excédent, et pourrait être soumise à une action pécuniaire.

### **Marchandises manquantes**

143. Des marchandises sont considérées manquantes seulement quand des données préalables au chargement/à l'arrivée ont été transmises et qu'une quantité a été déclarée lors de l'arrivée au PPA, et que subséquemment le nombre d'unités trouvées, par le transporteur ou l'agent d'expédition, est inférieur au nombre de pièces déclarées à l'ASFC avant le chargement/l'arrivée et au moment de l'arrivée. Les transporteurs/agents d'expédition sont tenus de déclarer toutes marchandises manquantes à l'ASFC dès qu'elles sont découvertes en communiquant un changement après l'arrivée à la transmission originale sur le fret.

### **Importateur non-résident**

144. Pour les expéditions livrées au Canada lorsque 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 adresse du destinataire dans la transmission sur le fret.

145. La partie canadienne à qui le fret est livré doit être mentionnée dans les champs nom et adresse de la partie devant recevoir la livraison. Le nom et l'adresse de la partie devant recevoir la livraison peuvent être un entrepôt, une cour de triage, etc., s'il s'agit de l'endroit où prend fin le contrat du transporteur.

### **Transmissions relatives aux expéditions « À l'ordre de »**

146. Compte tenu des pratiques administratives courantes, l'ASFC accepte 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 communiqués dans le champ de la partie à aviser.

147. 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, le nom de la ville et le pays sont des champs obligatoires pour le destinataire et, idéalement, les coordonnées de l'expéditeur sont répétées. Cependant, l'ASFC accepte des termes comme « mêmes données que l'expéditeur »; « voir ci-dessus »; etc., dans les champs de l'adresse et du nom de la ville. Le nom et l'adresse du propriétaire ou du représentant du propriétaire doivent être fournis dans le champ de la partie à aviser. L'adresse de livraison, si elle est différente, doit être communiquée 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 doit être inscrit dans le champ du nom du destinataire. Puisque les champs de l'adresse, du nom de la ville et du pays sont obligatoires, l'adresse complète de la banque ou de l'autre entité nommée doit être inscrite dans les champs du nom et de l'adresse du destinataire. Le nom et l'adresse de la partie qui reçoit les marchandises au Canada doivent être inscrits 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 inscrite dans le champ de l'adresse de livraison.

### **Entreprise de déménagement et effets personnels**

148. Lorsque des effets personnels sont importés au Canada, le nom et l'adresse du destinataire sont exigés. Le nom de l'entreprise de déménagement peut être indiqué dans le champ de la partie à aviser.

### **Remorqueurs et barges**

149. Les exigences préalables au chargement/à l'arrivée/relatives aux remorqueurs et barges doivent être transmises dans les délais énoncés à l'annexe A du présent mémorandum.

150. Les remorqueurs et barges sont considérés être des moyens de transport et les données sur le moyen de transport préalable au chargement/à l'arrivée doivent être présentées pour chaque remorqueur et/ou barge.

151. Le même numéro de voyage doit être inscrit dans les champs appropriés pour toutes les transmissions associées à tous les remorqueurs, les barges et le fret qui sont couverts par les scénarios suivants.

152. Remorqueur halant une ou plusieurs barges ne transportant pas de fret : S'il n'y a pas de fret à bord des barges halées par le remorqueur, il n'est pas nécessaire de transmettre des données sur le moyen de transport et le fret avant l'arrivée/le chargement en vertu des exigences IPEC. La déclaration se fera à l'aide d'un formulaire [A6](#) sur papier. De plus, le formulaire [BSF732, Centre national de ciblage – Avis préalable à l'arrivée](#) peut aussi être soumis par courriel (à [CBSA-ASFC-PANS/AA@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:CBSA-ASFC-PANS/AA@cbsa-asfc.gc.ca)) au Centre national de ciblage pour aider à accélérer le dédouanement.

153. Remorqueur halant une ou plusieurs barges transportant du fret : Les données sur le fret doivent être transmises pour le fret sur chaque barge, en précisant le NRMT correspondant. Les données sur le moyen de transport sont transmises par voie électronique pour le remorqueur. Les données sur le moyen de transport doivent aussi être transmises pour chaque barge. Le numéro de voyage pour le remorqueur, les barges et le fret doit être le même. Le nombre de membres d'équipage doit être transmis sur la déclaration du remorqueur. Un zéro doit être inscrit dans le champ nombre de membres d'équipage pour la déclaration du moyen de transport pour chaque barge.

154. Remorqueur halant des barges chargées et vides : Les données sur le fret doivent être transmises par voie électronique pour le fret sur chaque barge, en mentionnant le NRMT correspondant. Aucune transmission de données sur le fret n'est nécessaire pour les barges vides. Les données sur le moyen de transport doivent être transmises par voie électronique pour toutes les barges et pour le remorqueur. Le numéro de voyage pour le remorqueur, les barges et le fret doit être le même. Le nombre de membres d'équipage doit être indiqué dans les données sur le remorqueur. Un zéro doit être inscrit dans le champ nombre de membres d'équipage pour la transmission des données sur le moyen de transport pour chaque barge sauf s'il se trouve un équipage à bord, alors il faut aussi transmettre le nombre de membres d'équipage à bord de chaque barge.

155. Barges autopropulsées : Les données sur le fret doivent être transmises pour le fret à bord de chaque barge, en mentionnant le NRMT correspondant. Les données sur le moyen de transport doivent être transmises par voie électronique pour chaque barge. S'il y a plus d'une barge, le même numéro de voyage doit apparaître sur toutes les déclarations de fret et de moyen de transport. S'il y a plus d'une barge pour ce scénario, le nombre de membres d'équipage doit être transmis une seule fois sur une des déclarations de moyen de transport; un zéro doit être inscrit dans ce champ sur l'autre déclaration de moyen de transport.

156. Remorqueur transportant du fret et halant des barges vides : Les déclarations de fret doivent être transmises pour le fret en mentionnant le NRMT du remorqueur. Une déclaration de moyen de transport doit être transmise par voie électronique pour le remorqueur.

157. Remorqueur lesté (vide) ne halant pas de barges : Aucune déclaration de fret et de moyen de transport préalable au chargement/à l'arrivée n'est nécessaire. Un formulaire [A6, Déclaration générale](#) sur papier doit être rempli et présenté à l'ASFC à l'arrivée. De plus, le formulaire [BSF732, Avis préalable à l'arrivée](#) peut aussi être soumis par courriel (à [CBSA-ASFC-PANS/AA@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:CBSA-ASFC-PANS/AA@cbsa-asfc.gc.ca)) au Centre national de ciblage pour aider à accélérer le dédouanement.

## **Navires militaires transportant uniquement du fret militaire**

### **Navires militaires étrangers**

158. Les navires militaires étrangers ne sont pas tenus de présenter un formulaire [A6, Déclaration générale](#), à l'entrée ou à la sortie. Les capitaines de ces navires sont autorisés à faire des déclarations orales de courtoisie.

159. Les navires militaires étrangers, y compris les navires de guerre, les navires de transport, les navires de ravitaillement militaire, et les navires de soutien militaire, qui sont possédés ou contrôlés par un gouvernement d'un autre pays, sont autorisés à avoir des provisions de bord selon l'annexe du [Règlement sur les provisions de bord](#).

160. Lorsque des membres de forces étrangères sont en poste au Canada, leurs marchandises peuvent être importées sans paiement des droits et taxes, conformément aux dispositions du numéro tarifaire 9827.00.00.

## Navires militaires canadiens

161. Les navires militaires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire [A6, Déclaration générale](#), à l'entrée ou à la sortie. Les capitaines de ces navires sont autorisés à faire des déclarations orales de courtoisie.

162. Les navires militaires canadiens qui se dirigent vers l'extérieur du Canada et les navires de service militaire tenus de présenter une déclaration en vertu de l'article 95 de la [Loi sur les douanes](#) (déclaration de sortie) et se dirigeant vers l'extérieur du Canada ont droit à des provisions de bord selon l'annexe du [Règlement sur les provisions de bord](#). Se diriger vers l'extérieur du Canada signifie se rendre au-delà :

- a) de la terre émergée du Canada;
- b) des eaux internes; ou
- c) de la mer territoriale du Canada.

163. Si un navire militaire ou un navire de service canadien demeure dans un port canadien, le capitaine doit notifier le bureau local de l'ASFC au 31<sup>ème</sup> jour. Un inventaire des provisions de bord du navire sera alors effectué par l'ASFC. Suite à l'inventaire, la vente à bord de ces marchandises ne sera plus permit car ces produits ne sont plus considérés comme « provisions de bord », conformément à l'annexe du [Règlement sur les provisions de bord](#). Permettant ainsi aux membres d'équipage d'acheter des produits similaires dans l'économie locale.

164. Les membres d'équipage qui arrivent de ports étrangers ou de manœuvres en haute mer d'une durée de plus de 48 heures sont tenus de faire une déclaration à titre de résident revenant au Canada. Les membres d'équipage bénéficient des exemptions personnelles prévues à la position 98.04 du [Tarif des douanes](#).

## Navires du gouvernement

165. Les navires du gouvernement canadien s'entendent des navires possédés, loués ou exploités par les gouvernements fédéraux et provinciaux du Canada. Cette catégorie comprend les navires de la Garde côtière canadienne, de Pêches et Océans Canada et des Services hydrographiques du Canada. Les navires militaires ne sont pas compris dans cette catégorie.

166. Les navires commandés par des officiers nommés par le gouvernement du Canada ou par un gouvernement provincial doivent présenter un formulaire [A6, Déclaration générale](#) officielle dans les cas suivants :

- a) lorsqu'ils arrivent d'un port étranger;
- b) lorsqu'ils partent pour un port étranger; et
- c) lorsqu'ils embarquent des provisions de bord en douane.

167. Les navires du gouvernement doivent satisfaire aux exigences de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) en ce qui concerne le certificat d'inspection de sécurité et le certificat de capacité.

168. Les navires de la Garde côtière canadienne en partance pour un voyage dans l'Arctique ont le droit d'emporter des provisions de bord conformément à l'annexe du [Règlement sur les provisions de bord](#). Les navires immatriculés au Canada et exploités par le gouvernement du Canada en vue de rassembler des données scientifiques en haute mer, y compris les navires météorologiques, de recherche et patrouilleurs des pêcheries, ont également droit à des provisions de bord.

169. Les membres d'équipage d'un navire revenant d'un port étranger sont tenus de faire une déclaration. Les membres d'équipage bénéficient des exemptions personnelles accordées par la position 98.04 du [Tarif des douanes](#).

## Navires de pêche

170. L'ASFC collabore avec le ministère des Pêches et des Océans de la région de l'Atlantique à la gestion des programmes qui relèvent de la [Loi sur la protection des pêcheries côtières](#). En vertu de ces programmes, les navires de pêche des pays désignés sous le nom de « bâtiments du programme des pêcheries » sont autorisés à pénétrer dans les eaux des pêcheries canadiennes dans le but d'obtenir du poisson et des produits de la pêche canadiens. Le rôle de l'ASFC, en vertu de ces programmes est de faciliter les entrées et les sorties des navires de

pêche étrangers munis d'un permis, tout en satisfaisant à toutes les exigences de la [Loi sur les douanes](#) et des lois des autres ministères clients.

171. Les navires de pêche étrangers munis d'un permis sont tenus de présenter une déclaration à l'arrivée au bureau de l'ASFC le plus près, conformément aux instructions relatives à la déclaration d'arrivée, avant de commencer leurs activités de pêche aux termes du permis de Pêches et Océans Canada. Un navire qui exerce ses activités en dehors des eaux territoriales et qui se rend à l'extérieur du Canada a droit à des provisions de bord à titre de navire de pêche déclaré qui se dirige à l'extérieur du Canada. Pour en savoir davantage, veuillez consulter le [Règlement sur les provisions de bord](#). Les navires de pêche étrangers munis d'un permis qui exercent leurs activités dans les eaux territoriales ne sont pas autorisés à avoir des provisions de bord.

172. Les navires de pêche étrangers munis d'un permis qui exercent leurs activités sans utiliser des marchandises sous douane obtiendront le dédouanement saisonnier après la présentation initiale d'une déclaration d'arrivée. Ce dédouanement sera valide pour toute la durée de la saison et exemptera les navires de l'obligation d'entrer uniquement dans les ports qui offrent les services de l'ASFC.

173. Les navires de pêche étrangers munis d'un permis qui exercent leurs activités en utilisant des marchandises sous douane devront sceller leurs marchandises lorsqu'ils sont au port ou qu'ils exercent leurs activités dans les eaux territoriales. Les membres de l'équipage auront droit aux quantités d'alcool et de tabac autorisées pour tous les visiteurs, lesquelles sont énoncées dans le [Mémoire D2-1-1, Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents](#). Les navires de pêche étrangers munis d'un permis qui quittent le Canada en transportant des marchandises sous douane doivent entrer dans un port qui offre les services de l'ASFC à leur retour.

174. Les navires de pêche étrangers munis d'un permis déchargeant du poisson et des produits de la pêche au Canada doivent soumettre une copie papier du formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) à l'ASFC.

175. L'ASFC doit être informée lorsque survient un changement dans l'équipage des navires de pêche étrangers munis d'un permis. Il incombe au capitaine du navire de veiller à ce que l'ASFC reçoive un rapport sur tous les membres de l'équipage débarqués en raison d'un traitement médical ou de repos de l'équipage.

176. Les navires du programme des pêcheries ne possédant pas de congé saisonnier doivent remettre à l'ASFC une déclaration de sortie au moyen du formulaire A6 chaque fois que le navire quitte la mer territoriale. Pour en savoir plus au sujet des déclarations de sortie et de l'exportation du fret, prière de lire le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

177. Les navires du programme des pêcheries ne sont pas considérés comme pratiquant le cabotage à moins qu'ils ne se livrent au transport des marchandises d'un point à l'autre au Canada. Dans ce cas, veuillez vous référer au [Mémoire D3-5-7, Importation temporaire de navires](#), et suivre les procédures qui y sont énoncées. Le déplacement du poisson ou des produits de la pêche d'un navire du programme des pêcheries à un autre dans les limites de la mer territoriale n'est pas considéré comme du cabotage lorsque le navire qui reçoit les marchandises transporte le fret à l'extérieur du Canada aux fins d'exportation.

178. Pêches et Océans Canada a repéré plusieurs points de transbordement dans les limites de la mer territoriale où les navires du programme des pêcheries peuvent se rencontrer, avec l'accord préalable du bureau de l'ASFC le plus proche, aux fins du transfert de l'équipage, des provisions ou du poisson et des produits de la pêche. En raison de préoccupations environnementales, le transfert de carburant entre des navires du programme des pêcheries est interdit dans les limites de la mer territoriale.

179. Les pièces de rechange et le carburant devant être utilisés au Canada sont assujettis aux dispositions du [Tarif des douanes](#) et de la [Loi sur la taxe d'accise](#).

180. Les navires du programme des pêcheries provenant d'un port étranger qui entrent au Canada dans le but de se rendre à un point de transbordement doivent satisfaire à toutes les exigences décrites au paragraphe 205.



## Traversiers

181. Les navires, péniches, chalands et bâtiments semblables, automoteurs ou remorques, employés exclusivement ou principalement pour le transport de véhicules et de passagers dans les eaux internationales doivent être classés parmi les traversiers.

182. Les traversiers qui font de la navigation internationale doivent présenter à l'ASFC une déclaration d'entrée et une déclaration de sortie sur une copie papier du formulaire [A6, Déclaration générale](#), à la fin de la journée. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, veuillez consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#). Chaque déclaration doit préciser le nombre de voyages accomplis au cours de la journée et le nombre total de passagers transportés. Un registre détaillé des automobiles de tourisme, des camions, etc. n'est pas nécessaire, mais le total des véhicules de chaque catégorie doit être indiqué pour chaque voyage.

183. Les traversiers à passagers sans marchandises sont exemptés des exigences IPEC.

184. Les traversiers sont tenus de transmettre des données sur le fret et le moyen de transport avant leur arrivée, ainsi qu'un MAAMT lorsqu'ils transportent des marchandises commerciales et personnelles pour lesquelles l'exploitant du traversier a un contrat de transport.

185. Les traversiers sont considérés comme une extension du mode routier. Par conséquent, toutes marchandises ou fret transportés par traversier sont considérés comme une extension du mode routier. Pour déclarer du fret ou des marchandises transportées par mode routier, veuillez consulter le [Mémoire D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#).

186. Les passagers qui montent à bord d'un traversier ou en descendent et les marchandises qui y sont chargées ou qui en sont déchargées, sont assujettis aux exigences en matière de déclaration. Pour plus d'informations sur ces exigences, veuillez consulter la [série de Mémoires D2, Voyage international](#).

187. Les wagons ferroviaires assurant un service international peuvent être déclarés à l'arrivée sur un formulaire A1 au lieu du formulaire [A6, Déclaration générale](#), lorsque les marchandises transportées dans chaque wagon sont déclarées sur des documents de contrôle du fret distincts. Pour en savoir plus sur la déclaration ferroviaire, veuillez consulter le [Mémoire D3-6-6, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#).

## Yachts

188. Les yachts sont considérés comme étant des navires commerciaux ou non commerciaux (privés) selon le motif de l'entrée du navire au Canada.

189. Un yacht est un navire commercial si un ou plusieurs de ses passagers ont payé leur passage ou si le navire effectue l'une des activités suivantes :

- a) transport de marchandises commerciales,
- b) transport de marchandises contre rémunération,
- c) tenue d'activités promotionnelles au Canada, et
- d) voyage au Canada pour prendre des passagers qui ont payé leur passage ou pour charger de la marchandise.

190. Les navires commerciaux ne sont pas autorisés à faire leur déclaration à l'ASFC par l'intermédiaire du Centre de déclaration par téléphone (CDT). Ces navires doivent présenter leur déclaration à l'ASFC selon la procédure énoncée dans le présent mémoire, laquelle comprend la déclaration directe au port d'entrée sur une copie papier du formulaire [A6, Déclaration générale](#), la présentation de la liste de l'équipage et des provisions de bord, et tous les autres documents requis en vertu de la [Loi sur les douanes](#) et de la [Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés](#).

191. Un yacht est un navire non commercial (privé), si le seul motif du voyage est le plaisir ou les loisirs. Les yachts appartenant à de simples citoyens ou à des entreprises sont non commerciaux dans les conditions suivantes :

- a) si personne à bord n'a payé son passage;

- b) si le navire ne transporte pas de marchandises commerciales et ne fait pas le transport de marchandises contre rémunération;
- c) si l'entreprise ne se livre pas à des activités promotionnelles à bord du navire pendant qu'il se trouve au Canada.

192. Les exigences de déclaration applicables à ces yachts non commerciaux (privés) dépendent du nombre de passagers à bord, y compris l'équipage. Les yachts qui transportent 29 personnes ou moins, y compris l'équipage, sont autorisés à faire leur déclaration à l'ASFC par l'intermédiaire du CDT. Les yachts qui transportent plus de 29 personnes, y compris l'équipage, doivent présenter leur déclaration à l'ASFC directement au port d'entrée.

### **Déclaré et devant arriver (DDA) et manquant inclus dans la valeur (MIV)**

193. Les données sur le fret et le moyen de transport sont requises pour les expéditions du type DDA et MIV. L'ASFC acquittera les données du fret manuellement avec le numéro de transaction original associé aux marchandises.

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

194. 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. Veuillez consulter le [Mémorandum D4-2-1, Règlement sur les provisions de bord](#).

195. L'information préalable au chargement/à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport liée à des marchandises importées au Canada pour servir de provisions de bord doit être transmise électroniquement selon les lignes directrices et les procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) ainsi que dans ce mémorandum.

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

196. Marchandises importées au Canada par des boutiques hors taxes et livrées directement à une installation de boutique hors taxes agréée. Veuillez 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](#) pour obtenir de plus amples renseignements sur les boutiques hors taxes.

197. L'information préalable au chargement/à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport liée à des marchandises importées et livrées directement à une boutique hors-taxes agréée doit être transmise électroniquement à l'intérieur des lignes directrices et des procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et dans ce mémorandum.

### **Traitement tarifaire des navires en service international**

198. Aux fins de ce mémorandum, un navire canadien est défini comme étant un navire qui se livre au transport commercial international, qui est immatriculé au Canada et, selon le cas :

- a) qui a été construit au Canada;
- b) sur lequel tous les droits ont été acquittés;
- c) dont les droits sont réputés acquittés aux termes d'une autre loi.

**Nota :** Tout navire qui ne correspond pas à la définition de « navire canadien » donnée ci-dessus est considéré, aux fins de l'ASFC, comme étant un navire étranger et, s'il est en service international, il devrait être classé dans le numéro tarifaire 9801.10.10.

199. Les navires canadiens en service commercial international ne sont pas admissibles en vertu du numéro tarifaire 9801.10.10. Ils doivent plutôt être classés dans le numéro tarifaire 9813.00.00 ou 9814.00.00, s'il y a lieu. Lorsque des navires canadiens arrivant au Canada ne peuvent pas être importés en vertu de l'un de ces numéros tarifaires, ils doivent être classés dans le numéro tarifaire approprié au Chapitre 89.

200. Lorsqu'un navire canadien de retour dans les eaux canadiennes a été réparé ou modifié au moment où il était en activité à l'étranger, les droits de douane peuvent être réduits ou supprimés conformément au [Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires](#). Toutes les réparations ou améliorations effectuées doivent être signalées à l'ASFC et dûment déclarées en détail au moment où le navire revient au Canada pour la première fois, même s'il poursuit son service international.

201. Un navire étranger doit immédiatement être déclaré à l'ASFC ou être exporté du Canada dans les 30 jours suivant sa déclaration.

202. Les navires qui se livrent au service commercial international et qui ne peuvent quitter le Canada en raison de l'état des glaces ne seront pas considérés comme importés. Ils doivent être munis des documents nécessaires et avoir la permission de quitter le pays le plus tôt possible.

203. Tout navire classé dans le numéro tarifaire 9801.10.00 et ultérieurement affecté à un usage imposable au Canada est considéré comme ayant été réaffecté à un usage différent de celui originellement prévu. En outre, l'importateur peut se voir obligé de payer tous les droits applicables en vertu du numéro tarifaire approprié au chapitre 89 du [Tarif des douanes](#).

### **Exigences relatives au dédouanement de navires – Général**

204. Tous les navires en service commercial international arrivent au Canada doivent communiquer directement et sans délai avec le bureau de l'ASFC désigné aux fins du dédouanement des navires. La trousse complète de déclaration d'entrée comprend : le formulaire [E1, Déclaration de provisions de bord; la liste de l'équipage \(formulaire FAL no 5\) \(en anglais seulement\)](#) et la [liste des passagers \(formulaire FAL no 6\) \(en anglais seulement\)](#), le cas échéant; le formulaire [BSF552, Déclaration des effets de l'équipage](#). La trousse doit être présentée à un bureau local de l'ASFC et doit être estampillée par l'ASFC et retournée à l'émetteur avant que quiconque puisse débarquer du navire ou y embarquer ou que du fret en soit déchargé.

205. Une copie du formulaire [A6, Déclaration générale](#) doit être soumise pour les navires exemptés du programme de l'IPEC.

206. Un agent des services frontaliers doit apposer le timbre dateur sur tous les exemplaires de la copie papier du formulaire [A6, Déclaration générale](#) et les signer. La présence de la signature de l'ASFC et du timbre dateur sur la copie papier du formulaire A6 indique seulement que la déclaration d'entrée a été acceptée et on ne doit pas considérer que les renseignements contenus sur le formulaire sont validés. Une copie doit être gardée par le transporteur en tant que preuve de déclaration.

207. Le fret ne peut être déchargé qu'avec la permission de l'ASFC, ce qui est indiqué par la signature de l'agent des services frontaliers et la présence d'un timbre dateur sur la copie papier du formulaire [A6, Déclaration générale](#).

208. Dès que la copie papier du formulaire [A6, Déclaration générale](#) est numérotée (s'il y a lieu), estampillée et signée par un agent des services frontaliers, les exemplaires doivent être distribués de la façon suivante :

- a) un exemplaire, avec pièces jointes, est conservé par l'ASFC;
- b) un exemplaire, avec pièces jointes, est envoyé à Statistique Canada;
- c) un exemplaire est renvoyé par télécopieur au navire ou à l'agent maritime pour présentation au maître de port

209. Pour garantir le dédouanement efficace d'un navire en service commercial international, en plus des exigences énumérées aux paragraphes 204 à 208, les transporteurs peuvent soumettre au CNC par courriel un formulaire [BSF732, Centre national de ciblage – Avis préalable à l'arrivée](#), dûment rempli soit par l'agent ou le capitaine de navire. Le fait de fournir ces renseignements ne constitue pas un dédouanement du navire.

210. Il incombe au capitaine de veiller à ce qu'aucune marchandise ne soit déchargée, à ce qu'aucune personne, à l'exception d'un pilote, d'un médecin-conseil en santé publique ou d'un agent détenant temporairement le pouvoir de le faire, ne puisse monter à bord du navire et à ce que personne ne puisse le quitter avant que toutes les formalités de l'ASFC n'aient été remplies.

211. Avec le consentement préalable de l'ASFC, des agents d'autres ministères, des subrécargues ou des agents maritimes peuvent accompagner les agents des services frontaliers pour effectuer leur travail administratif ou leurs affaires commerciales, pourvu que cela ne perturbe pas les procédures de l'ASFC qui ont préséance sur toutes les autres.

212. Quand un navire arrive d'un port étranger et doit jeter l'ancre dans le port ou le chenal en raison de circonstances particulières, un agent des services frontaliers peut se rendre à bord pour recevoir la liste des provisions de bord et la déclaration de l'équipage, ainsi que pour sceller les provisions de bord, seulement si toutes les exigences d'ordre médical et sécuritaire sont remplies et si la direction locale juge que ces démarches sont sécuritaires. Il faut avertir le capitaine ou l'agent maritime que l'abord du navire ne constitue alors qu'une opération préliminaire qui permettra de remplir les formalités d'usage sans retard inutile, et que cela ne remplace aucunement la déclaration officielle ou les procédures habituelles de dédouanement de l'ASFC. La déclaration d'entrée officielle peut, lorsque c'est possible, être effectuée à ce moment. Si le navire arrive après les heures de service, le capitaine ou l'agent maritime peut présenter la déclaration d'entrée le lendemain.

213. Les agents des services frontaliers ne montent à bord ni ne débarquent d'un navire qui se trouve dans les écluses d'un canal que si celui-ci est complètement arrêté, ancré et bien attaché au mur du canal. Un agent ne doit en aucun cas monter à bord d'un tel navire autrement qu'au moyen d'une passerelle bien fixée. De la même façon, personne ne doit monter à bord ou descendre d'un navire qui se trouve dans un chenal à moins que le navire ne soit arrêté et ancré. Des échelles de corde solidement attachées ne seront utilisées qu'en l'absence totale d'autres moyens pratiques.

214. Lorsque le dédouanement est effectué alors que le navire se trouve dans le chenal, l'utilisation des bateaux-taxis doit se faire aux frais de l'exploitant. L'ASFC défraie les coûts occasionnés par ces taxis seulement lorsque le navire est abordé à des fins d'exécution.

215. Lorsqu'un navire sur lequel est hissé un drapeau de quarantaine jaune (maladie contagieuse) arrive au Canada, l'agent des services frontaliers ne remplit pas les formalités de dédouanement habituelles avant que les services de santé appropriés ne l'aient informé qu'il n'y a plus aucun danger de le faire. En attendant un avis des services de santé annulant l'alerte médicale, l'agent des services frontaliers doit, avec l'aide du corps de police local ou de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), selon ce qu'il estime approprié, tenter de maintenir le navire dans un milieu stérile. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter la nouvelle [Loi sur la mise en quarantaine](#).

216. S'il arrive que l'ASFC soit avisée d'un décès ou d'une blessure grave qui s'est produit à bord d'un navire arrivant au Canada, l'agent des services frontaliers en informe rapidement les services de police et de santé appropriés, autorise leur montée à bord le plus tôt possible et tente de les aider à mener leur enquête et à les aider à évacuer les personnes blessées ou décédées. Toutefois, il incombe à l'agent des services frontaliers de garder le contrôle de la situation et de veiller à ce que les formalités de l'ASFC soient remplies, même si elles sont quelque peu retardées.

217. À l'occasion l'agent des services frontaliers vérifie ensuite si le navire respecte les dispositions de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) quant à l'immatriculation, à la sécurité et aux certificats de l'équipage. À cette fin, l'agent s'assurera que les documents suivants sont à bord et valides :

- a) certificat d'immatriculation;
- b) certificat de sécurité pour navire à passagers;
- c) certificat de sécurité pour navire de charge (500 tonnes ou plus);
- d) certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge;
- e) certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge (moins de 1600 tonnes);
- f) certificat de franc-bord;
- g) certificat de capacité pour officiers;
- h) certificat d'assurance ou autre garantie financière.

218. Lorsqu'on détermine qu'il manque un certificat, qu'un certificat n'est pas valide ou qu'il risque d'expirer avant la date de départ prévue, le capitaine en sera informé de même que le plus proche bureau de sécurité maritime. Des mesures opérationnelles appropriées seront prises pour faire en sorte que le navire n'obtienne pas le dédouanement de sortie avant la présentation d'un certificat valide.

219. C'est à ce moment (lorsqu'un certificat valable est présenté) que l'ASFC remplit les fonctions du capitaine marchand, aux endroits où il a la permission de le faire.

220. L'ASFC doit être avisé lorsque des animaux embarqués sur le navire descendent à terre. L'ASFC avise à son tour le Programme national de la santé des animaux de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). La permission de débarquer les animaux est accordée lorsque l'ACIA envoie une autorisation à cet effet et que tous les certificats de santé des animaux requis ont été présentés et sont valables.

## Trafic sur la voie maritime

221. Dans des circonstances normales, les navires qui se dirigent vers des ports situés à l'ouest de Montréal ne sont pas arraisonnés et scellés à Montréal et aucune déclaration de passage (entrée/sortie) n'est présentée à ce port, à moins que des marchandises ne soient chargées ou déchargées à Montréal, que des personnes ne montent à bord ou ne descendent dans cette ville, ou que le navire demeure au port pendant plus de 48 heures.

222. Pour les navires participant au programme de l'IPEC, Montréal sera considéré le PPA et les rapports sur les moyens de transport électroniques seront transmis à ce port.

223. Les formulaires d'immigration sont présentés au PPA et les passagers seront contrôlés.

224. Les exigences du Programme national de la santé des animaux de l'ACIA s'appliquent à Montréal.

225. Les bagages des passagers sont examinés au PPA.

226. L'ASFC se réserve le droit de faire accoster tout navire au chenal afin de monter à bord et compléter les formalités douanières, incluant l'inspection des effets personnels des membres d'équipage, l'interrogation des membres d'équipage et l'inspection des documents tel que stipulé dans la [Loi sur les douanes](#) et ses règlements.

## Navires arrivant dans des ports non desservis par l'ASFC

227. Un navire de commerce international transportant du fret devant être déchargé à un endroit où il n'y a pas de bureau de l'ASFC doit d'abord se rapporter à un port desservi par l'ASFC et y soumettre la déclaration d'entrée, en conformité avec les dispositions de la [Loi sur les douanes](#) et des règlements connexes. Des déclarations doivent être présentées au bureau de l'ASFC le plus proche à l'égard des marchandises à bord devant être déchargées au port non desservi par l'ASFC et, à la discrétion du chef des opérations du bureau local de l'ASFC, un agent des services frontaliers sera de service à cet endroit pendant le déchargement du fret.

228. L'ASFC peut accorder la permission aux navires de décharger ou de charger du fret dans des ports non desservis par l'Agence, sous réserve des dispositions du [Règlement sur les services spéciaux](#). (Voir le [Mémoire D1-2-1, Services spéciaux](#).)

229. Si le navire transporte du fret supplémentaire devant être livré à un autre port desservi par l'ASFC, des déclarations à l'égard du fret supplémentaire doivent être présentées au port desservi par l'ASFC où les marchandises doivent être déchargées.

230. Lorsqu'un navire sur lest présente une déclaration d'entrée à un port desservi par l'ASFC, en route vers un port non desservi par l'ASFC, la présence d'un agent des services frontaliers n'est pas requise au port non desservi par l'ASFC. À sa discrétion, il se peut que l'ASFC soit présente pour faire le dédouanement sur place.

231. Lorsque le dédouanement du navire doit être effectué pour lui permettre de se rendre au prochain port d'escale desservi par l'ASFC ou directement à l'étranger, selon le cas, et lorsque cette procédure a lieu dans le port desservi par l'ASFC, la documentation doit indiquer qu'un tel dédouanement a été effectué par l'intermédiaire du port non desservi par l'ASFC.

## Transport par voie terrestre



232. Les transporteurs maritimes peuvent acheminer le fret sous douane à partir d'un port maritime canadien par voie terrestre vers une destination à l'intérieur du Canada, pour permettre un dédouanement ou une exportation sans que le transporteur ferroviaire ou routier ait à établir de nouveaux manifestes.
233. Le transport par voie terrestre s'applique à tout le fret devant être dédouané au Canada. Dans le cas de marchandises devant être exportées aux États-Unis, la procédure ne peut s'appliquer que si elles sont dans des conteneurs scellés intacts. Pour plus d'information sur le fret pour exportation, veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).
234. Toutes les déclarations de fret doivent être groupées selon les points de destination approuvés, y compris les déclarations pour les marchandises qui doivent être dédouanées ou faire l'objet de nouveaux manifestes au port maritime de déchargement.
235. En acheminant le fret vers la destination intérieure, le transporteur ou l'agent maritime doit indiquer sur le connaissement remis au transporteur d'acheminement : « Le présent fret est sous douane et est transporté en vertu de la copie papier du formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) numéro... Ne pas établir de manifeste ». Ainsi, le transporteur d'acheminement est avisé que, même si le fret est transporté à titre d'expédition nationale, la marchandise doit être livrée à l'entrepôt d'attente du point de destination et retenue jusqu'à ce que la mainlevée soit accordée par l'ASFC.
236. Lorsque l'ASFC a accordé la mainlevée de l'expédition, l'exemplaire de l'autorisation de mainlevée est envoyé à l'exploitant d'entrepôt à titre d'autorisation de livrer l'expédition.
237. Les procédures relatives au détournement ne peuvent s'appliquer dans le cas d'une expédition déclarée en vertu de la procédure de transport par voie terrestre. Si, après l'arrivée au bureau de l'ASFC de destination indiqué sur la copie papier du formulaire [A6, Déclaration générale](#), une expédition doit être réacheminée, le transporteur ou l'agent maritime cautionné doit prendre des dispositions avec le transporteur expéditeur ferroviaire ou routier pour rédiger un nouveau document de contrôle du fret A6 visant l'acheminement du fret.
238. Si les procédures de réacheminement se font au port de déchargement ou à un endroit situé sur le chemin du port de destination, et à la suite du traitement de la déclaration sur la copie papier du formulaire [A6, Déclaration générale](#) par l'ASFC en ce qui a trait au transport de l'expédition, le transporteur expéditeur doit présenter une nouvelle copie papier du document de contrôle du fret A6 au port de déchargement.
239. Dans un tel cas, le transporteur ou l'agent maritime doit s'assurer que le transporteur expéditeur inscrit la nouvelle copie papier du document de contrôle du fret formulaire [A6, Déclaration générale](#) dans la zone « Désignation et marques » pour indiquer que l'expédition a fait l'objet de la procédure de transport par voie terrestre et pour noter le bureau intérieur de l'ASFC de destination initiale. Le transporteur ou l'agent maritime doit présenter à l'ASFC, au port de déchargement, une photocopie de l'exemplaire de la gare du nouveau document de contrôle du fret A6 pour être validée par l'ASFC. Le bureau de l'ASFC pour le port de déchargement enverra la photocopie validée et dûment annotée au bureau de réception de l'ASFC désigné à l'origine. Cette photocopie validée sera utilisée par l'ASFC pour acquitter le formulaire A6.
240. Lorsque les marchandises doivent être dédouanées au Canada, le transporteur doit aviser chaque destinataire de l'arrivée de l'expédition au point de dédouanement en leur envoyant des exemplaires des connaissements et des notifications de la salle des comptoirs et de l'autorisation de mainlevée de l'ASFC. Le destinataire doit présenter ces exemplaires à l'ASFC avec le document d'acquiescement qui convient. Il revient au transporteur de s'assurer que les notifications présentées aux points de destination intérieure portent les mêmes numéros de contrôle du fret (numéro de code du transporteur, numéro de la déclaration d'entrée et numéro de connaissement) indiqués sur la déclaration initiale du fret présentée au port de déchargement au Canada.
241. L'ASFC soumettra la documentation pour le contrôle du fret maritime non acquittée au transporteur maritime responsable du transport par voie de terre.

## Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente

242. Le fret arrivant par transport maritime accompagné d'un document de contrôle du fret maritime doit être déclaré à un entrepôt d'attente de la catégorie AM ou AW au port de déchargement. Pour de plus amples informations sur les entrepôts d'attente, veuillez consulter le [Mémorandum D4-1-4, \*Entrepôts d'attente des douanes\*](#).

243. Le fret peut être transféré d'un entrepôt d'attente de la catégorie AM ou AW à un autre entrepôt d'attente si celui-ci relève du même bureau de l'ASFC après qu'un nouveau manifeste, papier creux ou connaissance maritime selon la procédure de transport par voie terrestre, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret. La partie qui effectue le transfert d'un entrepôt à l'autre doit être cautionnée, ou d'autres garanties de sécurité peuvent être imposées.

244. Les expéditions simples ou groupées peuvent être transférées à un entrepôt d'attente de l'agent d'expédition (ou de son mandataire) aux fins de dédouanement, de rupture de charge ou d'acheminement après présentation des papiers creux, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret. Afin de pouvoir transporter des marchandises non acquittées, l'agent d'expédition doit être cautionné. Pour en savoir plus à ce sujet, veuillez consulter le [Mémorandum D3-3-1, \*Transport du fret expédié et groupé – Importations\*](#).

245. Le fret intact arrivant par transport ferroviaire ou routier pour être exporté sous douane au moyen d'un document de contrôle du fret maritime peut être livré directement au bureau désigné. Pour en savoir plus, veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-8, \*Transport du fret – Exportations\*](#).

246. Les expéditions déclarées en vertu de la procédure de transport de fret maritime par voie terrestre peuvent être livrées à un autre entrepôt d'attente, à condition que :

- a) l'entrepôt d'attente ait été approuvé comme point de mainlevée en vertu de l'autorisation de transport par voie terrestre du transporteur maritime;
- b) l'entrepôt d'attente soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret.

247. Les expéditions groupées qui sont consignées à un agent d'expédition cautionné peuvent être transférées d'un point de mainlevée désigné pour le transport par voie terrestre à l'entrepôt d'attente de l'agent d'expédition (ou de son mandataire) après que les papiers creux ont été présentés, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret.

## Navigation côtière

248. Les navires en service commercial international peuvent débarquer et prendre du fret en plus d'un endroit au Canada, pourvu qu'ils remplissent toutes les conditions suivantes :

- a) le navire a été dédouané par l'ASFC au moment de son arrivée initiale au Canada;
- b) tous les membres d'équipage débarqués ou tout le fret déchargé venaient de l'extérieur du Canada;
- c) tous les membres d'équipage montés à bord ou tout le fret chargé se dirigent vers un ou des points à l'extérieur du Canada.

249. Lorsque des navires effectuent des déplacements tels que décrits au paragraphe précédent, on dit qu'ils font de la « navigation côtière ». Ils sont alors assujettis au contrôle de l'ASFC. Il est à remarquer que cette appellation est différente du terme « cabotage », lequel réfère au transport de marchandises ou de personnes entre des points situés au Canada. Pour de plus amples renseignements sur le traitement des passagers en navigation côtière, prière de consulter le [Mémorandum D2-3-7, \*Opérations maritimes – Traitement des navires de croisière par l'Agence des services frontaliers du Canada\*](#).

250. Les navires qui font de la navigation côtière, chargés ou sur lest, demeurent assujettis au contrôle de l'ASFC et doivent être déclarés à l'Agence à chaque point d'arrivée et de départ. Lorsque le séjour dans le port est de courte durée, une déclaration d'entrée et de sortie combinée à la copie papier du formulaire [A6, \*Déclaration générale\*](#) peut être acceptée. Les procédures normales de déclaration du fret s'appliquent.

251. Les navires qui font de la navigation côtière ne peuvent pas effectuer la décharge de déchets internationaux ou de matériaux d'emballage en bois non conformes, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse sans la permission d'un agent des services frontaliers. La permission de décharger les déchets internationaux et les matériaux d'emballage en bois non conformes sera accordée seulement s'il existe des établissements approuvés par l'ACIA pour la décharge de telles marchandises.

252. L'agent des services frontaliers qui monte à bord d'un navire faisant de la navigation côtière doit vérifier les sceaux des provisions sous douane et les remplacer au besoin. (Les sceaux des navires faisant de la navigation côtière qui ont transité par des eaux internationales peuvent être brisés.) En outre, l'agent apportera les modifications requises à la liste de l'équipage et permettra, s'il y a lieu, une distribution des provisions sous douane. Les certificats de sécurité sont aussi vérifiés avant qu'une déclaration de sortie ne soit acceptée.

253. Bien que les passagers et les membres de l'équipage aient le droit de recevoir des invités à bord du navire alors qu'il se trouve dans le port, la présence de ces personnes doit être signalée à l'ASFC avant leur embarquement. Les visiteurs doivent être informés que toute marchandise retirée du navire peut être assujettie à des droits de douane. Ces personnes ou les articles qui sont en leur possession peuvent être fouillés lorsqu'il existe des motifs raisonnables et probables de croire que le visiteur possède des marchandises imposables non déclarées. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter le [Mémorandum D2-3-7, Opérations maritimes – Traitement des navires de croisière par l'Agence des services frontaliers du Canada](#).

254. Il arrive que différents groupes, tels que des associations d'agents de voyage ou des représentants de sociétés, demandent à voyager entre des ports situés au Canada sur des navires qui font de la navigation côtière. Toutes ces demandes doivent être acheminées aux Programmes des transporteurs et du contrôle du fret.

255. Lorsque l'autorisation est accordée, les parties intéressées seront avisées qu'elles seront soumises à un examen douanier au moment de leur débarquement. L'unité des Programmes des transporteurs et du contrôle du fret donnera son autorisation écrite au demandeur. Des copies seront aussi fournies à tous les bureaux régionaux en cause.

256. Les déclarations de sortie des navires qui font de la navigation côtière doivent être présentées à l'ASFC suffisamment à l'avance pour permettre de remplir les formalités d'examen avant le départ du navire. L'ASFC ne peut être tenue responsable des retards occasionnés par une déclaration de sortie tardive de la société maritime ou de son agent, ou par une non-observation des exigences législatives. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, prière de consulter le [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

257. L'ASFC peut refuser qu'un navire quitte le port lorsqu'il est établi que ce dernier ne respecte pas la législation canadienne ou que des honoraires, des droits ou des amendes dus à la Couronne n'ont pas été payés. Tous les coûts occasionnés par ces retards devront être défrayés par l'exploitant du navire.

## **Matériel d'arrimage**

258. Tous les navires, quel que soit leur pays d'immatriculation, qui se livrent exclusivement au commerce international peuvent transporter du matériel d'arrimage d'un port à l'autre au Canada, pourvu que le matériel soit importé temporairement et soit utilisé uniquement pour le chargement, le déchargement et la manutention du fret.

## **Déchets internationaux**

259. Les déchets internationaux se réfèrent aux ordures de navire qui renferment ou que l'on soupçonne de renfermer, un produit ou sous-produit animal provenant d'aliments apportés à bord ou résultant du transport d'animaux sur le navire. Les règlements relatifs aux déchets internationaux s'appliquent aux déchets qui proviennent de tous les pays autres que la partie continentale des États-Unis. De plus, l'entrée au Canada de certains fruits, légumes et autres produits des plantes de tous les pays, incluant les États-Unis, est prohibée en vertu de la [Loi sur la protection des végétaux](#) et ses règlements et la disposition de ces produits doit être faite comme celle des déchets internationaux.

260. Tous les déchets internationaux doivent être sécurisés dans des récipients dont le dessus, les côtés et les fonds empêchent l'évasion des solides et des liquides, avec un couvercle étanche pour réduire les fuites et pour empêcher

l'exposition à la faune, à la vermine et aux oiseaux. Les déchets internationaux ne peuvent être déchargés au Canada sans permission d'un agent des services frontaliers.

261. Tous les navires seront présumés transporteurs de déchets internationaux avant leur arrivée au Canada et ces déchets pourraient être assujettis à une inspection par les agents des services frontaliers. Les déchets internationaux peuvent seulement être déchargés du navire avec la permission d'un agent des services frontaliers et seulement là où des routes approuvées par l'ACIA et où des installations d'élimination existent. S'il n'y a pas d'installations d'élimination au point d'entrée, les déchets internationaux doivent être contenus en milieu fermé de façon sécuritaire et rester à bord du navire.

### **Matériaux d'emballage en bois**

262. Le bois d'arrimage ou le bois de calage se réfère au bois qui est transporté sur un navire et utilisé afin de caler ou soutenir une marchandise, mais qui ne reste pas associé à la marchandise. Les matériaux d'emballage en bois se réfèrent au bois ou produit du bois utilisé pour soutenir, protéger ou contenir une marchandise y compris le bois de calage.

263. Tous les matériaux d'emballage en bois qui sont non-conformes, y compris le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse, doivent être scellés à bord du navire et ne pas être déchargés au Canada sans la permission d'un agent des services frontaliers.

264. Les navires qui transportent des matériaux d'emballage en bois, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou du bois de caisse fait à partir de bois brut, doivent avoir la permission de l'agent des services frontalier avant de décharger ces matériaux du navire. Les matériaux d'emballage en bois, le bois d'arrimage, les palettes et le bois de caisse peuvent être retenus à leur entrée au Canada à moins que le bois soit conforme aux exigences établies dans la NIMP no 15 Directives pour la réglementation des matériaux d'emballage en bois utilisés dans le commerce ou à moins que les matériaux d'emballage en bois proviennent de la partie continentale des États-Unis.

265. Les matériaux d'emballage en bois qui sont non-conformes, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse peuvent seulement être déchargés du navire avec la permission d'un agent des services frontaliers et seulement là où un établissement d'élimination ou de transformation approuvée par l'ACIA existe. S'il n'existe aucune installation approuvée par l'ACIA au point d'entrée, tous les matériaux d'emballage en bois, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse doivent être contenus de façon sécuritaire à bord du navire et y rester.

### **Déclaration de sortie**

266. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#) et le [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).

### **Permis de cabotage**

267. Pour obtenir des renseignements sur les permis de cabotage, veuillez consulter le [Mémorandum D3-5-7, Importation temporaire de navires](#).

### **Changements après l'arrivée**

268. Les changements aux données sur le fret (après l'arrivée) doivent être apportés dès qu'ils sont connus. Les changements électroniques par les transporteurs seront autorisés jusqu'au moment de la mainlevée finale des marchandises ou de l'acquittement manuel. Les demandes de changement après la mainlevée doivent être présentées au bureau local de l'ASFC.

269. Les changements apportés à l'IPEC pour les excédents et les déficits peuvent être transmis jusqu'au moment de la mainlevée. Si le fret est transporté au Canada, la mainlevée n'aura pas lieu avant qu'il n'atteigne sa destination intérieure. Les changements relatifs à des excédents et à des déficits qui sont produits après la mainlevée doivent être présentés au moyen d'un processus sur papier. Pour obtenir de l'information concernant la déclaration à la frontière de marchandises commerciales et de moyens de transport, ainsi que sur la mainlevée des marchandises commerciales, veuillez consulter les [Renseignements pour les importateurs](#).

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

270. 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.

271. Les clients doivent retenir la capacité de produire les copies papiers des transmissions de données sur le fret/le moyen de transport dans le cas d'interruption des systèmes de l'ASFC.

## Renseignements sur les sanctions

272. Pour des renseignements sur les sanctions administratives, veuillez consulter le [Mémorandum D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). Vous trouverez aussi de l'information sur les sanctions du RSAP disponible sur le site [Web de l'ASFC](#).

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

274. Dans certaines situations, le défaut de respecter les exigences de l'ASFC énoncées dans la [Loi sur les douanes](#) peut entraîner la saisie et la confiscation des marchandises ou du moyen de transport, et des accusations au criminel peuvent être portées.

## Renseignements supplémentaires

275. Pour de plus amples renseignements, au Canada, téléphonez au Service d'information sur la frontière au **1-800-461-9999**. Si vous êtes à l'étranger, composez le 204-983-3500 ou le 506-636-5064. Des frais interurbains s'appliqueront. Les agents sont disponibles du lundi au vendredi (de 8 h à 16 h heure locale, sauf les jours de congé). Un service TTY est aussi offert au Canada : **1-866-335-3237**.

276. Vous pouvez obtenir un complément d'information sur le programme IPEC en consultant le [Chapitre 1 : IPEC – Maritime du DECCE](#).

## Annexe A

### Délais s'appliquant avant l'arrivée

Le tableau suivant résume les délais préalables à l'arrivée pour la transmission des données sur le moyen de transport, le fret, le fret supplémentaire et les conteneurs de fret vides :

<b>Délai pour la transmission des données sur le moyen de transport (fret chargé dans un pays autre que les États-Unis)</b>	
Moyens de transport avec fret en conteneur	96 heures avant l'arrivée
Moyens de transport avec marchandises diverses	24 heures avant l'arrivée
Moyens de transport avec fret en vrac	24 heures avant l'arrivée
Moyens de transport avec conteneurs maritimes vides	96 heures avant l'arrivée
Moyens de transport avec une combinaison de marchandises décrites ci-dessus	96 heures avant l'arrivée
<b>Délais pour la transmission de données sur le moyen de transport (fret chargé aux États-Unis)</b>	
Moyens de transport avec fret en conteneur, fret en vrac ou marchandises diverses	24 heures avant l'arrivée
Moyens de transport avec conteneurs vides	4 heures avant l'arrivée
<b>Délais pour la transmission du fret (fret chargé dans un pays autre que les États-Unis)</b>	
Fret en conteneur	24 heures avant le chargement
Marchandises diverses	24 heures avant l'arrivée
Fret en vrac	24 heures avant l'arrivée
Conteneurs maritimes vides	96 heures avant l'arrivée



<b>Délais pour la transmission du fret (fret chargé aux États-Unis)</b>	
Fret en conteneur, en vrac ou marchandises diverses	24 heures avant l'arrivée
Conteneurs maritimes vides	4 heures avant l'arrivée

**Nota :** Si la durée du voyage est inférieure au préavis d'arrivée requis, les données doivent être transmises avant le départ du navire à destination d'un port au Canada.

## **Annexe B**

### **Fret en vrac**

1. L'ASFC définit les marchandises en vrac comme des marchandises libres ou pêle-mêle dont le confinement est assuré uniquement par les structures permanentes d'un navire, sans moyen de confinement ni emballage intermédiaire. Le fret en vrac se compose soit :

- a) de produits à écoulement libre comme le pétrole, le grain, le charbon, le minerai et autres produits semblables qui peuvent être pompés ou traversés dans une goulotte ou manipulés par immersion; ou de fret uniforme qui doit généralement être pelleté, pompé, soufflé, ramassé ou fourché lors de la manutention;
- b) du fret uniforme qui peut être arrimé aussi solidement que des marchandises en vrac et nécessite une manutention mécanique pour le chargement et le déchargement.

### **Marchandises diverses**

2. Les marchandises diverses sont des marchandises commerciales qui ne sont pas transportées dans un conteneur ni en vrac (p. ex., des céréales transportées en vrac dans la soute du navire) et comprennent les marchandises telles que le matériel d'exploitation du pétrole et du gaz, le matériel de construction et les automobiles.

Par exemple, les véhicules neufs et d'occasion seront classés comme des marchandises en vrac. Bien que de nature uniforme, les véhicules ont des marques d'identification (comme le numéro d'identification du véhicule ou NIV). Un des aspects essentiels du fret en vrac est la fongibilité. La présence d'un NIV élimine cet élément de l'expédition de véhicules nouveaux ou d'occasion.

3. La différence entre les marchandises en vrac et les marchandises diverses ne se base pas seulement sur le type de fret, mais aussi sur la façon dont il est arrimé ou chargé. Par exemple, les marchandises rangées en vrac dans une soute (et non dans des boîtes ou des conteneurs) seront considérées en vrac. Les boîtes de ces marchandises sur palettes chargées directement dans une soute (sans être libres ou conteneurisées) seront considérées comme des marchandises diverses.

4. Les transporteurs maritimes qui transportent des marchandises diverses doivent transmettre leurs données électroniques sur le fret et les moyens de transport 24 heures avant l'heure d'arrivée prévue dans un port canadien.

### **Liste échantillon de produits et de types de produits de fret en vrac**

Cette liste peut être modifiée et mise à jour lorsque l'ASFC le juge approprié

- Bobines en acier ou autres métaux
- Rails en acier ou autres métaux
- Fils machine en acier et autres métaux (peut être en bobine ou plat)
- Lingots de métal (précieux ou autre)
- Barres rondes en acier ou autre métal
- Barres déformées/barres d'armature (de métal)
- Plaques (de métal)
- Billettes (de métal)
- Planches (de métal)
- Tuyaux (de métal)
- Poutres (de métal)

- Tubes/tuyautage (de métal)
- Angles, formes et sections (de métal)
- Feuilles (de métal)
- Métal déployé
- Plats (de métal)
- Fils métalliques (de métal)
- Gros/petit bois d'œuvre scié en tant que produit (pas en tant que matériel d'emballage)
- Carton/panneau de fibres/contreplaqué en tant que produit (pas comme matériel d'emballage)
- Produits du papier en tant que produit (pâte de bois, papier journal et rouleau de papier et non pas comme matériel d'emballage)
- Certaines marchandises périssables, non en boîte, sac ou en conteneur, et non gelées, mais chargées et rangées de façon semblable à d'autres types de fret en vrac (comprend les produits de la mer et les fruits et légumes)
- Blooms (semblables aux « billettes » de métal)
- Anodes/cathodes, en feuilles uniquement (doivent être ondulées)

## Annexe C

### Coordonnées pour les déroutements imprévus

#### CNC

Appels du Canada et des États-Unis

Téléphone : 1-855-NTC-1CNC (**1-855-682-1262**) (en tout temps)

Appels de l'étranger

Téléphone : 1-613-941-0004 (en tout temps)

Courriel du CNC maritime : [NRAC-ACI@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:NRAC-ACI@cbsa-asfc.gc.ca)

Unité des services techniques aux clients commerciaux

**1-888-957-7224**, pour les appels du Canada et des É.-U.

1-613-946-0762, pour les appels de l'étranger

#### Régions :

Saint John (Nouveau-Brunswick) : [ATL\\_CBSA->-ASFC\\_Targeting\\_SJNB-G@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:ATL_CBSA->-ASFC_Targeting_SJNB-G@cbsa-asfc.gc.ca)

St. John's (Terre-Neuve) : [ATL\\_CBSA-ASFC\\_NL\\_Operations-G@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:ATL_CBSA-ASFC_NL_Operations-G@cbsa-asfc.gc.ca)

Halifax (Nouvelle-Écosse) : [containerinquiries.Atl-Hfx@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:containerinquiries.Atl-Hfx@cbsa-asfc.gc.ca)

Montréal (Québec) : [MTL-SMF-TARGETS@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:MTL-SMF-TARGETS@cbsa-asfc.gc.ca)

Prince Rupert (Colombie-Britannique) : [Shared.PrinceRupert@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:Shared.PrinceRupert@cbsa-asfc.gc.ca)

Vancouver (Colombie-Britannique) : [953NPCU69G@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:953NPCU69G@cbsa-asfc.gc.ca)

## Annexe D

### Spécifications relatives au document de contrôle du fret (**A6A, Cargaison/Manifeste de cargaison**)

1. Les documents de contrôle du fret imprimés par le secteur privé doivent être conformes aux instructions relatives au format, qui figurent ci-dessous. Aucun écart par rapport au format établi, dont les exemples figurent dans cette annexe, ne sera autorisé. Toutefois, des écarts mineurs seront tolérés en ce qui concerne les spécifications relatives aux zones à condition que le traitement du document par l'ASFC n'en soit pas ralenti.
2. Il n'est pas nécessaire que le Ministère approuve l'impression des documents de contrôle du fret par le secteur privé. Toutefois, l'ASFC rejettera, aux fins de déclaration, un document de contrôle du fret qui a été imprimé par le secteur privé d'une manière qui empêche son traitement rapide. Dans de tels cas, le transporteur devra faire imprimer de nouveau le document de contrôle du fret afin qu'il réponde aux exigences de l'ASFC.
3. L'ASFC examine continuellement les formulaires et les procédures en vigueur afin de les améliorer. Par conséquent, nous recommandons aux transporteurs de limiter la quantité de documents de contrôle du fret imprimés à un nombre suffisant pour douze mois tout au plus. Ils éviteront ainsi d'avoir une provision excédentaire advenant la modification du formulaire.
4. L'ASFC aidera les transporteurs à s'assurer que les documents de contrôle du fret imprimés par le secteur privé satisfont à ses exigences.
5. Les marchandises devront être déclarées à l'ASFC sur un des formulaires suivants :
  - a) une notification qui est conforme à la disposition du Conseil économique européen (CEE) (format de connaissance ICS) et indiquant le code du transporteur, le numéro de contrôle du fret et les zones Déclaration/Numéro d'acquiescement sur les coins en haut et en bas du document comme dans l'échantillon 1;
  - b) une notification qui est conforme à l'échantillon 2;
  - c) un formulaire [A6A, Cargaison/Manifeste de cargaison](#), échantillon 3.

6. Lorsque la notification est utilisée à titre de document à l'appui pour la copie papier du formulaire [A6, Déclaration générale](#), déclaration d'entrée, l'ensemble des documents doit contenir cinq exemplaires de l'ASFC présentés dans l'ordre suivant :

1. Exemple de la gare
2. Exemple de la gare
3. Exemple de la gare
4. Exemple de la salle des comptoirs
5. Exemple de l'autorisation douanière de livraison

7. Lorsque la notification est employée aux fins de distribution à l'importateur ou au courtier aux fins de présentation à l'ASFC pour la mainlevée seulement, le jeu des documents devra inclure deux exemplaires de l'ASFC : l'exemple de la salle des comptoirs et l'exemple de l'autorisation douanière de livraison.

8. Tous les exemplaires du document de contrôle du fret présentés à l'ASFC doivent être de couleur blanche.

9. Les désignations des exemplaires énumérés doivent être imprimées dans le coin inférieur gauche des exemplaires de l'ASFC :

1. Exemple de la gare
2. Exemple de la gare
3. Exemple de la gare
4. À remettre à l'ASFC par le destinataire : Exemple de la salle des comptoirs
5. À remettre à l'ASFC par le destinataire : Exemple de l'autorisation douanière de livraison

10. Le libellé ci-dessous, auquel l'agent des services frontaliers effectuant la mainlevée ajoutera sa signature, doit être imprimé sur le recto de l'exemple d'autorisation douanière de livraison, dans le coin inférieur droit:

**Nota** : L'expédition décrite dans la présente est maintenant remise à l'exploitant d'entrepôt.

### **Agent des services frontaliers**

11. Les zones libres indiquées sur l'échantillon ci-joint sont destinées à l'usage exclusif du transporteur, pour lui permettre d'y consigner les taux, les frais, etc.

12. Il faut prendre des dispositions pour les zones du numéro du conteneur et du navire (expédié par).

13. La grandeur du document de contrôle du fret diffère selon le format employé. Le format de connaissance (ICS) doit mesurer entre 17 et 19,5 cm de largeur et pas plus de 28 cm de longueur. La largeur ne tient pas compte de l'espace maximal de 2,5 cm accordé pour les marges détachables et le papier continu à perforations. Le format de la notification qui est conforme à l'échantillon 2 doit mesurer entre 17 et 19,5 cm de largeur et entre 14 et 28 cm de longueur. La largeur ne tient pas compte de l'espace maximal de 2,5 cm accordé pour les marges détachables et le papier continu à perforations.

14. Les grandeurs des zones pour les renseignements additionnels devant être indiqués sur le format de connaissance (ICS) sont les suivantes :

### **Identificateur de Zone/LargeurHauteur**

Numéro de l'acquiescement

- 36/10 Norme
- 30/10 Minimum
- 6/6 Norme

Code du transporteur

- 8/10 Norme
- 4/6 Norme
- 3/6 Minimum

Numéro de contrôle du fret

28/10 Norme  
22/10 Minimum  
4/6 Norme  
6/6 Norme

Désignation de l'exemple à la largeur du document

4/6 Norme  
3/6 Minimum

15. Les grandeurs des zones pour le format de connaissance qui est conforme à l'échantillon 2 sont les suivantes :

**Identificateur de Zone/LargeurHauteur**

Symbole de la société, nom et adresse

53/10 Norme  
43/10 Minimum  
6/6 Norme  
4/6 Minimum

Numéro de l'acquittement

30/10 Norme  
6/6 Norme  
4/6 Minimum

Manifeste de

25/10 Norme  
20/10 Minimum  
2/6 Norme to 25/10 Norme  
20/10 Minimum  
2/6 Norme

Nom et adresse du destinataire

51/10 Norme  
41/10 Minimum  
4/6 Norme

**Identificateur de Zone/LargeurHauteur**

Code du transporteur

8/10 Norme  
4/6 Norme

Numéro de contrôle du fret

22/10 Norme  
4/6 Norme

Nom et adresse de l'expéditeur

51/10 Norme  
41/10 Minimum  
4/6 Norme

Bureau de chargement étranger

30/10 Norme  
2/6 Norme

Emplacement des marchandises

30/10 Norme  
2/6 Norme



## Nombre de colis

7/10 Norme  
5/10 Minimum  
9/6 Norme

## Désignation et marques

33/10 Norme  
9/6 Norme

## Poids

81/10 Norme  
71/10 Minimum  
4/6 Norme

## Désignation de l'exemple

81/10 Norme  
71/10 Minimum  
4/6 Norme  
3/6 Minimum

<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>	7700-1
<b>Références légales</b>	<a href="#"><i>Loi sur les douanes</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la déclaration des marchandises exportées</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur le transit des marchandises</i></a> <a href="#"><i>Tarif des douanes</i></a> <a href="#"><i>Loi sur la marine marchande du Canada</i></a> <a href="#"><i>Loi sur la protection des pêcheries côtières</i></a> <a href="#"><i>Loi sur la quarantaine</i></a> <a href="#"><i>Loi sur la santé des animaux</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la santé des animaux</i></a> <a href="#"><i>Loi sur la protection des végétaux</i></a>
<b>Autres références</b>	<a href="#"><i>D2-3-7, D3-1-1, D3-4-2, D3-3-1, D3-1-7, D3-1-8, D3-5-7, D3-6-6, D4-2-1, série D8, D17-1-4, série D20, D22-1-1</i></a> Politique relative aux déchets internationaux Directive D98-08 de l'ACIA Information préalable sur les expéditions commerciales Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique
<b>Ceci annule le mémorandum D</b>	D3-5-1 daté le 13 août 2008 D3-5-2 daté le 5 février 2014 D12-1-1 daté le 12 mars 2014