

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

Le présent document est disponible en format [PDF \(1,03 Mo\)](#) [[aide sur les fichiers PDF](#)]

### En résumé

Le présent mémoire a été révisé pour :

- a) Tenir compte des ajouts et des mises à jour effectués à la section Définitions.
- b) Mettre à jour l'information sur la responsabilité, le message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT), les exemptions relatives aux données sur le fret (seules les données sur le moyen de transport sont requises), les expéditions en transit, les ententes de consortium et de co-chargement (codes de transporteur), les marchandises excédentaires, les marchandises manquantes, les navires militaires canadiens, les traversiers, les exigences en matière de livraison et les transferts aux entrepôts d'attente, les déchets internationaux, et les matériaux d'emballage en bois.
- c) Supprimer les renseignements sur la transmission de données exactes, les marchandises égarées (marchandises déroutées), les importateurs non-résidents, les transmissions relatives aux expéditions « À l'ordre de », les entreprises de déménagement, les effets personnels, les données « Déclaré et devant arriver (DDA) et manquant inclus dans la valeur (MIV) » et le transport par voie terrestre.
- d) Ajouter de l'information sur les codes de sous-emplacement, les exigences relatives aux déclarations A6 pour les navires à l'ancre, les marchandises canadiennes de retour, les réparations non urgentes, les navires de gouvernements étrangers, les processus d'expédition particuliers et l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne.

Le présent mémoire énonce et précise les procédures particulières de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant le signalement préalable, la déclaration, l'utilisation et le contrôle des navires en ce qui touche les services commerciaux internationaux.

Pour obtenir de l'information sur les politiques, les lignes directrices et les procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), consulter le [Mémoire D23-2-1, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#).

Pour obtenir de l'information sur les processus de déclaration pour les agents d'expédition, consulter le [Mémoire D3-3-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#).

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

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

Pour obtenir de l'information sur la mainlevée des marchandises commerciales, consulter le [Mémoire D17-1-4, Mainlevée des marchandises commerciales](#).

Les exigences des autres ministères se trouvent dans la [série de mémoires D19](#).

---

## Lignes directrices et renseignements généraux

### Définitions

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

#### **Agent d'expédition** (*Freight Forwarder*)

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

#### **Autres ministères (AM)** (*Other Government Departments (OGD)*)

[Ministères ou organismes gouvernementaux](#) comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou le ministère des Affaires mondiales Canada (AMC).

#### **Bureau de déclaration** (*Port of Report*)

Le bureau où le fret maritime arrive physiquement au Canada au premier port d'arrivée (PPA), soit l'endroit où les moyens de transport, les marchandises spécifiées et/ou les personnes devraient arriver au Canada.

#### **Client** (*Client*)

Toute personne qui :

- a) envoie à l'ASFC un ensemble de renseignements; ou
- b) reçoit des avis de l'ASFC.

#### **Code de transporteur** (*Carrier Code*)

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. C'est l'identificateur unique des transporteurs pour les besoins de l'ASFC.

#### **Connaissance interne** (*House Bill*)

Document de contrôle du fret soumis par un agent d'expédition pour des expéditions qui ont été ou seront dégroupées dans un autre document de contrôle du fret (DCF).

#### **Consortium** (*Consortium*)

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

#### **Date et heure d'arrivée prévue (DHAP) (Mode maritime)**

(*Estimated Date and Time of Arrival (EDTA) (Marine)*)

Généralement utilisées dans le contexte « avant l'arrivée » afin de connaître l'heure approximative à laquelle un navire arrivera à un quai au Canada.

#### **Dédouanement** (*Clearance*)

Autorisation officielle des douanes permettant au navire d'entrer/de partir et de naviguer.

#### **Déclaration du moyen de transport** (*Conveyance Report*)

Document utilisé pour déclarer le mouvement d'un moyen de transport vers un endroit à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, p. ex. [A6, Déclaration générale](#).

#### **Destinataire** (*Consignee*)

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, tel qu'ils figurent sur le contrat de vente commerciale (p. ex. : facture commerciale, acte de vente ou autre contrat de vente).

**Remarque :** L'agent d'expédition ne dispose que des renseignements qu'il a en main au moment de la déclaration. Le destinataire peut changer plus d'une fois l'information 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.

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

#### **Documents d'entrée** (*Inward Documentation*)

La déclaration d'entrée officielle qui permet de vérifier que toutes les exigences 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 informatisé (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 ÉDI.

#### **Document de contrôle du fret (DCF)** (*Cargo Control Document (CCD)*)

Manifeste ou autre document de contrôle qui fait office de dossier d'une expédition qui entre au Canada ou qui en sort, ou qui est transportée à l'intérieur du Canada, p. ex. [A6A](#), [Cargaison/manifeste de cargaison](#) (sortie).

#### **Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE)** (*Electronic Commerce Client Requirements Document (ECCRD)*)

Document qui fournit des renseignements complets au sujet des exigences en matière d'activités et de systèmes liées aux diverses opérations électroniques pour plusieurs programmes d'importation et d'exportation.

#### **Données supplémentaires sur le fret (DSF)** (*Supplementary Cargo Data (SCD)*)

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

#### **Échange de données informatisé (ÉDI)** (*Electronic Data Interchange (EDI)*)

Méthode pour transmettre à l'AFSC, par voie électronique, des données sur les importations, les exportations et les déclarations en détail.

#### **En transit (mode maritime)** (*In-transit (Marine)*)

Circulation de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada vers un autre point à l'étranger. Cela inclut le transbordement de marchandises qui arrivent au Canada par navire et qui sont transférées à un autre qui quitte le Canada.

#### **Équipement auxiliaire** (*Ancillary Equipment*)

Tout équipement qui permet d'améliorer la sécurité, la sûreté, le confinement et la préservation de marchandises transportées par des véhicules couverts par le numéro tarifaire 9801.10.10. L'équipement auxiliaire peut être

importé en vertu du numéro tarifaire 9801.10.20, sans documentation, aux termes du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), lorsqu'il est utilisé pour le transport international.

**Expéditeur/Consignataire** (*Shipper/Consignor*)

Nom et adresse de la personne expédiant les marchandises tels qu'ils figurent sur le contrat de transport (p. ex., connaissance, lettre de transport, facture commerciale, autre document d'expédition ou contrat de vente).

**Expédition** (*Shipment*)

- 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 connaissance, une seule lettre de transport 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 ce dernier n'est pas visé par un connaissance, une lettre de transport ou un autre document similaire; et
- b) L'expédition dont un agent d'expédition est responsable est une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissance, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition.

**Expédition fractionnée** (*Split Shipment*)

Parties d'une expédition répertoriées sur un même connaissance qui entrent au pays à différents moments.

**Fret** (*Cargo*)

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 connaissance, la lettre de transport, le manifeste ou le document de contrôle du fret.

**Fret restant à bord (FRAB)** (*Freight Remaining on Board (FROB)*)

Fret à bord d'un moyen de transport qui n'est pas déchargé à un port canadien mais qui demeure à bord du navire pour être acheminé vers sa destination ultime à l'extérieur du Canada.

**Groupement** (*Consolidation*)

Un certain nombre d'expéditions distinctes réunies par un groupeur ou un agent d'expédition et expédiées à un mandataire ou à un agent d'expédition comme une expédition sur un seul connaissance, et déclarées à l'ASFC sur un seul document de contrôle du fret (DCF). Une expédition unique assurée par un agent d'expédition qui constitue une « expédition consécutive » est considérée comme un groupement.

**Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)** (*Advanced Commercial Information (ACI)*)

Ensemble d'éléments de données prescrites préalables à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport transmis par voie électronique à l'ASFC dans les délais prescrits, de manière à faciliter le processus relatif aux marchandises commerciales et l'évaluation du risque lié aux menaces pour la santé, la sûreté et la sécurité avant l'arrivée des expéditions au Canada.

**Manifeste électronique** (*eManifest*)

Fonction destinée au secteur commercial qui permet aux transporteurs et aux agents d'expédition d'envoyer par voie électronique l'information préalable sur leurs expéditions commerciales (IPEC) à l'ASFC.

**Marchandises commerciales** (*Commercial Goods*)

Marchandises qui sont ou seront importées à des fins de vente ou pour tout usage commercial, industriel, professionnel, institutionnel ou de nature semblable.

**Marchandises comprises dans les bagages personnels** (*Hand-Carried Goods*)

Marchandises qui seront dédouanées après leur déclaration en détail et le paiement des droits afférents en application du paragraphe 32(1) de la [Loi sur les douanes](#) si, selon le cas :

- a) elles sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada; ou

- 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** (*Break-Bulk Goods*)

Marchandises spécifiées autres que :

- a) les marchandises transportées dans des conteneurs de fret;
- b) les marchandises en vrac;
- c) les conteneurs de fret vides.

Figurent également dans cette catégorie, l'équipement utilisé dans les secteurs du pétrole et du gaz, les engins de chantier ainsi que les automobiles. Consulter l'annexe B pour obtenir de plus amples renseignements.

### **Marchandises en vrac** (*Bulk Goods*)

Marchandises qui sont transportées en grandes quantités sans moyen de confinement ni emballage. Cela peut comprendre la cale d'un navire transporteur, un wagon, un camion-citerne, une remorque, etc.

### **Marchandises excédentaires** (*Overage*)

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

### **Marchandises manquantes** (*Shortage*)

Quand des données préalables à l'arrivée ont été transmises et qu'une quantité de marchandises a été déclarée lors de l'arrivée au premier point d'arrivée (PPA), et que subséquemment le nombre d'unités trouvées, par le transporteur, est inférieur au nombre d'unités déclarées à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée.

### **Marchandises spécifiées** (selon le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#)) (*Specified Goods* (under the [Reporting of Imported Goods Regulations](#)))

Marchandises commerciales, 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 sur les douanes](#) si, selon le cas :
  - i) elles sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada, ou
  - 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; ou
- 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.

### **Message d'attestation d'arrivée aux entrepôts d'attente (MAAEA)**

(*Warehouse Arrival Certification Message (WACM)*)

Message électronique envoyé par les exploitants d'entrepôt à l'ASFC pour signaler que du fret n'ayant pas encore obtenu la mainlevée est arrivé à leur entrepôt et qu'ils en ont assumé la responsabilité.

### **Message d'attestation de l'arrivée de moyen de transport (MAAMT)**

(*Conveyance Arrival Certification Message (CACM)*)

Message électronique que le transporteur transportant des marchandises spécifiées doivent transmettre à l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) au moyen de l'Échange de données informatisé (ÉDI).

**Moyen de transport (Conveyance)**

Tout véhicule, aéronef, navire ou autre moyen servant au transport des personnes ou des marchandises.

**Nouveau manifeste (Re-manifest)**

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

**Numéro de contrôle du fret (NCF) (Cargo Control Number (CCN))**

Le numéro de contrôle du fret est le numéro unique 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. Les quatre premiers caractères = le code de transporteur approuvé par l'ASFC.

**Numéro de référence du moyen de transport (NRMT) (Conveyance Reference Number (CRN))**

Numéro de référence unique attribué par le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) à l'ASFC pour un voyage en particulier ou pour le départ d'un moyen de transport.

**Numéro de référence supplémentaire (NRS) (Supplementary Reference Number (SRN))**

Numéro de référence attribué par l'agent d'expédition afin de signaler la transmission de données supplémentaires sur le fret.

**Préalable à l'arrivée (Pre-arrival)**

Avant l'arrivée au Canada d'un moyen de transport ou de marchandises.

**Pré-charge (Mode maritime) (Pre-load (Marine))**

Avant que la totalité du fret destiné au Canada soit chargée sur le moyen de transport. Les renseignements relatifs à l'importation de marchandises qui doivent être 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) (First Port of Arrival (FPOA))**

Premier port au Canada où s'arrête un navire, quel que soit le motif, notamment pour le chargement et/ou le déchargement de fret, l'ancrage, le soutage, les inspections de sécurité, les changements de membres d'équipage, les déroutements, etc.

**Programme d'autocotisation des douanes (PAD) (Customs Self-Assessment (CSA))**

Programme visant à simplifier les formalités douanières liées à l'importation pour les importateurs, les transporteurs et les chauffeurs inscrits présentant un risque faible et approuvés au préalable.

**Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)****(Administrative Monetary Penalty System (AMPS))**

Un système par l'intermédiaire duquel l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) impose des sanctions pécuniaires aux clients commerciaux en cas de violation à la législation commerciale et frontalière. Le but du RSAP est de fournir à l'Agence un outil pour dissuader les clients d'enfreindre la loi et de veiller à l'application uniforme des lois et règlements touchant la frontière.

**Registre (Record)**

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

**Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) (Release Notification System (RNS))**

Message du système qui est envoyé au client au sujet du statut du fret.

### **Transmission sur le fret** (*Cargo Transmission*)

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 correspondant, ainsi que le NRMT correspondant au moyen de transport à bord duquel le fret est transporté.

### **Transmission sur le moyen de transport** (*Conveyance Transmission*)

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** (*Carrier*)

Personne œuvrant dans le transport commercial international qui déclare du fret auprès de l'ASFC et/ou qui exploite un moyen de transport pour transporter des marchandises spécifiées à destination ou en provenance du Canada.

### **Transporteur de fret** (*Cargo Carrier*)

Le transporteur à l'origine du transport des marchandises au Canada par le transporteur exploitant un moyen de transport (TEMT).

### **Transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT)** (*Conveyance Operating Carrier (COC)*)

La compagnie exploitant le moyen de transport utilisé pour transporter des marchandises sont importées au Canada. Ceci est le cas, que la compagnie de transport soit propriétaire du moyen de transport, ait loué le moyen de transport ou que toute forme de cautionnement ait été enregistré sur le moyen de transport.

### **Traversiers** (*Ferries*)

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.

## **Renseignements généraux**

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 ou à l'arrivée sur le fret commercial [pour l'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.
3. La réception de données préalables au chargement ou à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport permet à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) :
  - a) de gérer 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 faible risque;
  - c) de contrôler le mouvement des marchandises en 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 importées, transportées en transit au Canada ainsi que le 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. Pour obtenir des renseignements sur les responsabilités du transporteur en ce qui concerne les renseignements préalables au chargement ou à l'arrivée, consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Tenue des registres

6. En plus des registres qui doivent être tenus à jour pour d'autres programmes de l'ASFC, toute personne qui transporte ou fait transporter à destination ou à l'intérieur du Canada des marchandises qui ont été importées, mais pour lesquelles la mainlevée n'a pas été accordée, est tenue, 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. Les registres qui doivent être tenus à jour incluent tous les documents sources, sur support papier ou électronique, spécifiquement liés à chaque élément de données transmis et l'information déclarée au moment de l'arrivée.
7. Pour les besoins de l'ASFC, les registres utilisés pour transmettre des renseignements à l'Agence aux termes du paragraphe 12.1(1) de la [Loi sur les douanes](#) faisant référence aux transmissions de données sur le moyen de transport, le fret et la déclaration à l'arrivée doivent être conservés pendant une période de trois années civiles complètes, plus l'année durant laquelle les données sur le moyen de transport, le fret et la déclaration ont été transmises et que les renseignements soient signalés à l'arrivée.

## Contrôle

8. 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 ou à 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

9. Tout transporteur transportant ou faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada doit avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC.
10. 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 connaissance interne doivent également avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC.
11. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe à quatre chiffres du numéro de contrôle du fret (NCF) et du numéro de référence du moyen de transport (NRMT).
12. Les NRMT doivent porter le code de transporteur attribué par l'ASFC à l'entité légale (transporteur) qui arrive physiquement à la frontière.
13. Pour tout renseignement concernant les exigences relatives au code de transporteur et sur la façon de l'obtenir, se reporter au [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Exigences relatives à la sécurité

14. Un transporteur qui souhaite être cautionné aux termes d'une autorisation générale doit remplir une demande et présenter un cautionnement sous la forme décrite dans les [formulaires de l'ASFC](#). Afin de devenir un transporteur 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

15. Les transporteurs (ou les prestataires de services 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/données du connaissance interne (le cas échéant) dans les délais spécifiés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
16. Les délais pour les transmissions dépendent du type de fret et de l'itinéraire. Consulter l'annexe A du présent mémoire pour une liste complète des délais.

17. Pour connaître les exemptions concernant les exigences applicables au fret et au moyen de transport, consulter la section des exemptions de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) dans le présent document, à partir du paragraphe 94.
18. Les données sur le fret et le moyen de transport peuvent être transmises jusqu'à 30 jours à l'avance des délais prescrits. L'ASFC encourage ses clients à transmettre les données préalables au chargement ou 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**

19. Les NCF, les NRMT et les NRS dans le mode maritime doivent être uniques et ne peuvent pas être réutilisés pendant trois ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant leur utilisation initiale.

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

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

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

21. Les transporteurs qui utilisent l'ÉDI sont tenus de remplir un formulaire de demande et de le présenter à l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC).
22. Les clients ÉDI 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'ÉDI, sur les méthodes de communication électronique et pour des renseignements généraux sur l'ÉDI, consulter le [site Web externe de l'Agence](#).
23. 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 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime](#) (DECCE), communiquer avec l'USTCC :

L'Unité des services techniques aux clients commerciaux  
Agence des services frontaliers du Canada  
355, chemin North River, 6<sup>e</sup> étage, tour B  
Ottawa (Ontario) K1A 0L8  
Téléphone : **1-888-957-7224**  
Option 1 pour les transactions ÉDI  
Option 2 pour l'assistance technique du portail (appels au Canada et aux États-Unis)  
Courriel : [tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca)

### **Premier port d'arrivée (PPA)**

24. Le PPA doit être communiqué lors de toutes les transmissions de fret et de moyen de transport.
25. Pour consulter une liste des bureaux de l'ASFC désignés, se reporter au [site Web externe de l'ASFC](#).

### **Exigences relatives aux Grands Lacs**

26. Pour les navires en provenance d'outremer qui voyagent au et à travers le Canada transportant des marchandises chargées à l'étranger vers l'ouest, Montréal a été désigné comme PPA, à moins que le navire se soit arrêté ailleurs au Canada avant. Le capitaine doit être prêt à arrêter et décharger tout conteneur référé par l'ASFC pour un examen et/ou détection de radiation à Montréal.
27. Pour les navires qui voyagent des Grands Lacs transportant des marchandises chargées à l'étranger, le premier point où s'arrête le bateau au Canada 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 jeter l'ancre pour une vérification, au besoin.

## Lignes directrices pour la transmission des données

### Données primaires sur le fret

28. 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 du présent memorandum. La transmission des données sur le fret maritime est obligatoire pour toutes les importations, le fret en transit ou le FRAB.
29. Si les données primaires sur le fret doivent être transmises avant le chargement, la date et l'heure de chargement prévue (DHCP) doivent être indiquées sur la transmission de fret. Consulter l'annexe A du présent memorandum pour connaître les délais préalables à l'arrivée.
30. Pour les expéditions groupées, l'indicateur des données supplémentaires requises doit être utilisé pour indiquer que des données supplémentaires/données du connaissance interne sont à venir.
31. Une liste complète des renseignements qu'un transporteur maritime doit inclure dans la transmission des données primaires sur le fret se trouve dans le [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime](#) (DECCE).

### Codes de sous-emplacement

32. Les codes de sous-emplacement sont des éléments de données que les transporteurs et les agents d'expédition doivent inclure sur tous les documents de contrôle du fret pour les expéditions importées et en transit.
33. Le code de sous-emplacement est un numéro d'identification à quatre chiffres qui indique l'emplacement des marchandises (c.-à-d. l'entrepôt d'attente) où elles sont destinées.
34. Dans certains cas, les marchandises arrivant au Canada ne sont pas destinées à un entrepôt d'attente. Dans ces cas, le transporteur ne peut pas fournir un code de sous-emplacement précis, et il est permis d'utiliser un code générique (9000). Pour obtenir une liste des codes de sous-emplacement, aller sur le [site web de l'Agence](#).
35. Dans le cas des marchandises en vrac qui arrivent dans le mode maritime et qui sont déchargées à un endroit où il n'y a pas d'entrepôt d'attente convenable pour entreposer celles-ci, la mainlevée doit être accordée avant le déchargement du navire, et le point d'entrée doit être [un bureau désigné pour les navires commerciaux \(NAV/C\)](#).

#### Remarque :

- Lorsque le premier port d'arrivée (PPA) correspond au bureau de destination du fret, le Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT) confirmera l'arrivée de toutes les déclarations du fret transmises pour ce moyen de transport.
  - Lorsque le PPA diffère du bureau de destination du fret (sous douane) et s'il existe un entrepôt/terminal convenable possédant un code de sous-emplacement attribué par l'ASFC où les marchandises peuvent être dirigées, il n'est pas permis d'utiliser le code de sous-emplacement générique 9000. Dans pareil cas, le fret doit porter le code de sous-emplacement attribué par l'ASFC de l'endroit où les marchandises sont dirigées. L'entrepôt d'attente doit ensuite transmettre le Message d'attestation d'arrivée aux entrepôts d'attente (MAAEA) à l'ASFC pour confirmer l'arrivée des marchandises de façon électronique.
  - Lorsque le PPA diffère du bureau de destination du fret (sous douane) et si le code sous-emplacement générique 9000 peut être utilisé pour les marchandises en question (conformément aux règles qui précèdent), le transporteur doit demander à l'ASFC de saisir manuellement l'arrivée du fret dans le système. La demande doit être faite pendant les heures d'ouverture du bureau local de l'ASFC. Il convient de noter que l'importateur ou son courtier peuvent aussi chercher à obtenir la mainlevée des marchandises au PPA, et ainsi éviter d'avoir à recourir à une intervention manuelle de l'ASFC à l'intérieur du pays.
36. Marchandises transitant par le Canada (excepté celles sur le formulaire A8B) : Les transporteurs peuvent utiliser le code de sous-emplacement générique 9000 dans leurs documents de contrôle du fret lorsque le type de mouvement indiqué est « en transit » et que les marchandises ne sont pas destinées à un entrepôt d'attente avant de quitter le Canada. Le transporteur doit indiquer la version générique du code de sous-emplacement

correspondant au bureau d'exportation. Le même transporteur demeure responsable des marchandises lorsque ces dernières entrent au pays et jusqu'au moment où elles en sortent.

### **Données supplémentaires sur le fret et données du connaissance interne**

37. Lorsque le fret primaire est groupé, l'indicateur des données supplémentaires sur le fret maritime primaire doit être réglé à « oui » pour permettre la transmission des données supplémentaires ou des données du connaissance interne par l'agent d'expédition, afin de les relier à la déclaration de fret maritime primaire. Pour de plus amples renseignements sur les exigences relatives aux agents d'expédition, se reporter au [Mémorandum D3-3-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition.](#)

### **Données sur les conteneurs de fret vides**

38. Les données sur les conteneurs de fret maritime vides doivent être transmises à l'ASFC par le transporteur ou par un prestataire de services autorisé par ce transporteur à les transmettre en son nom, dans les délais prévus, comme énoncé dans l'annexe A du présent mémorandum.
39. 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.
40. 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, se reporter au [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime](#) (DECCE).

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

41. 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**

42. Le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) 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.
43. 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 94.
44. 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 TEMT 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.
45. 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.
46. Si, en cas d'encombrement du port, un navire doit attendre à l'ancre pour avoir un espace à quai, l'HDAP n'a pas à être mise à jour.
47. Le fret peut être déchargé à l'arrivée, avant l'HDAP, s'il répond aux tous critères suivants :
- le délai de huit heures est respecté;
  - le Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT) a été envoyé avec succès;
  - le système de l'ASFC a mis à jour le statut du moyen de transport et du fret;
  - 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.

48. Le fret ne peut pas être déchargé si un message « Ne pas décharger » a été envoyé par l'ASFC.
49. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime](#) (DECCE).

### **Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT)**

50. Pour respecter les exigences en matière de déclaration aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le TEMT doit transmettre un MAAMT à l'arrivée au PPA. 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.
51. Obligatoire, le MAAMT s'ajoute aux données déjà transmises sur le fret et le moyen de transport dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
52. 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 au paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Toutefois, si un transporteur maritime 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. 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, consulter les exigences de dédouanement des navires – dans la section générale du présent memorandum.
53. Le TEMT ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom élabore le MAAMT et le transmet par ÉDI à l'ASFC.
54. 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. Si un navire à l'ancre se trouvait à une distance importante d'un bureau de l'ASFC à l'extérieur du délai de deux (2) heures, il ne serait pas considéré comme étant « arrivé » et le MAAMT ne serait pas nécessaire.

### **Exemples :**

En cas de congestion au port, un navire doit attendre à l'ancre pour trouver un endroit au quai à plus de deux (2) heures du PPA du navire. Il n'est pas nécessaire de transmettre le MAAMT avant que le navire ne se trouve dans un délai de deux (2) heures après son arrivée réelle au PPA.

Si, en raison de la congestion au port, un navire doit attendre à l'ancre pour trouver un endroit au quai dans un délai de deux (2) heures après son arrivée réelle au PPA, le MAAMT doit être transmis.

55. Une fois le MAAMT 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 (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.
56. Tous les « Avis de déclaration » 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](#).
57. Pour obtenir la liste complète des données à inclure dans le MAAMT, consulter le document Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée

du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre (disponible dans le [chapitre 3 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – ferroviaire](#) (DECCE). Pour obtenir un exemplaire du guide, communiquer avec l'USTCC :

Unité des services techniques aux clients commerciaux

Agence des services frontaliers du Canada

355, chemin North River, 6<sup>e</sup> étage, tour B

Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Téléphone : **1-888-957-7224**

Option 1 pour les transactions ÉDI

Option 2 pour l'assistance technique relative au portail (appels au Canada et aux États-Unis)

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

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

58. 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.
59. 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. 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.
60. Pour en savoir davantage sur le plan de chargement maritime, se reporter au [chapitre 6 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) - Plan de chargement](#) (DECCE).

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

61. 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.
62. 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.
63. Les réponses positives sont transmises dans la forme d'un « Accusé de réception ». L'accusé de réception est généré lorsque la transmission d'ÉDI a passé les révisions de syntaxe, conformité et validation avec succès.
64. Les réponses d'erreur sont transmises sous forme d'un « Avis de rejet ». Un code d'erreur sera transmis à l'expéditeur pour indiquer la nature de l'erreur. Les transporteurs doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC dans les délais prescrits. 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.
65. Pour une description complète des avis, des codes et messages d'erreur et leur application, ainsi que des avis de demandes de renseignements, consulter la [section Commerce électronique](#) ou le [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime](#) (DECCE).

## Acheminement du manifeste

66. 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 connaissance interne.
67. Pour en savoir davantage sur l'acheminement du manifeste, consulter le [chapitre 11 – Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis](#) (DECCE).

## Avis d'évaluation du risque

68. 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.
69. Comme les avis de rejet (ou les codes d'erreurs), les avis d'évaluation du risque (tel que les avis « Ne pas charger ») 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.
70. 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.
71. Lorsque le fret est chargé à l'étranger (pas aux É.-U.), l'ASFC a jusqu'à la DHCP pour examiner les données primaires sur le fret présentées et les transmissions de données de connaissance interne 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.
72. Si un avis d'évaluation du risque est reçu avant la DHCP, 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.
73. 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.
74. 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.
75. 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 modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes](#) incluant les changements sera accepté et doit être présenté en double au bureau commercial local de l'ASFC.
76. Un message « 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 la partie à notifier. Dans ce cas, le transporteur retransmet les données nécessaires à l'ASFC en utilisant la fonction de changement de l'ÉDI.
  - b) l'ASFC peut exiger un examen du fret à l'arrivée.

- c) 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 ».

77. Toutefois, si l'importateur/courtier a déjà envoyé une mainlevée/acquittement du fret qui bascule l'état du fret à « 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 le problème pour lequel l'état du fret « Retenir » a été appliqué est résolu et que l'état « Retenir » est annulé dans le système de l'ASFC, le fret obtiendra la mainlevée et pourra être retiré du quai.
78. Les transporteurs peuvent décharger leur fret avant l'HDAP, une fois que le navire a été dédouané par l'ASFC. Le fret doit rester à quai jusqu'à l'HDAP, pour examen éventuel, car un message « Retenir » peut encore être émis jusqu'à l'HDAP ou aussi longtemps que les marchandises demeurent sous le contrôle des terminaux.
79. Il incombe au transporteur de vérifier s'il y a des messages codés dans son système.
80. Il faut adresser les appels concernant les messages « 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)

81. Pour une description complète des avis, des messages et codes d'erreur et leur application, ainsi que pour les avis d'évaluation du risque, consulter l'onglet « Ressources pour clients » de la section [Commerce électronique](#) ou le [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime \(DECCE\)](#).

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

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

### **Ajout/changement/suppression (annulation)**

83. 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](#).
84. 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 individuels ne doivent pas être transmis séparément.
85. Toutefois, si le NCF, 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 ces cas.
86. 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.
87. Les suppressions peuvent être effectuées à tout moment jusqu'à l'arrivée des données par voie électronique au bureau de déclaration.

**Remarque :** 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.

88. 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.
89. 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.
90. 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.

### Exemptions IPEC

91. 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](#).
92. 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 du présent memorandum. 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 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime](#) (DECCE).
93. Les clients qui transmettent volontairement des données sur le moyen de transport pour des navires vides doivent transmettre la déclaration du moyen de transport dans le même délai que si des marchandises peuvent être déclarées sur le navire.

**Remarque :** 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 8 de ce memorandum. 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

94. 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; pour les politiques et procédures concernant les expéditions scientifiques ou exploratoires étrangères, consulter le [Mémoire D2-1-2, Expéditions scientifiques ou exploratives étrangères au Canada](#);
  - 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, service postal des États-Unis, courrier 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**

95. 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, service postal des États-Unis, courrier diplomatique, courrier international) dans le cadre d’un chargement mixte.
96. 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 dûment remplie du formulaire [A6, Déclaration générale](#) et du formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#).
97. 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 dûment remplie du formulaire [A6, Déclaration générale](#).
98. Les transporteurs arrivant au Canada sur lest ont le choix de transmettre leur IPEC par voie électronique à l’ASFC. Si un transporteur choisit cette option, il doit aussi déclarer son arrivée par voie électronique en envoyant le MAAMT. Pour profiter du processus électronique, un transporteur doit avoir un code de transporteur valide. Dans ce scénario, le transporteur doit également utiliser son propre code de transporteur au moment de l’exportation.
99. À l’heure actuelle, les navires qui arrivent au Canada sur lest et qui n’ont pas de code de transporteur délivré par l’ASFC sont autorisés à utiliser un code de transporteur générique 9ITN au moment de la déclaration. Les transporteurs sur lest qui ont leur propre code de transporteur doivent utiliser leur propre code au moment de la déclaration. Le code 9ITN ne peut pas être utilisé.
100. Si un transporteur exportateur n’a pas son propre code de transporteur et qu’il est déclaré au Canada au moyen d’un 9ITN, il doit utiliser le code 9ITN au moment de l’exportation. Si un transporteur exportateur a son propre code de transporteur, il doit l’utiliser au moment de l’exportation. Le formulaire [BSF732, Centre national de ciblage – Avis préalable à l’arrivée](#) de l’ASFC peut aussi être soumis par courriel au Centre national de ciblage (CNC) et au bureau commercial local de l’ASFC pour aider à accélérer le dédouanement ([cbsa-asfc-pans-apa@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:cbsa-asfc-pans-apa@cbsa-asfc.gc.ca)).
101. Le fret qui doit être déchargé au Canada doit être déclaré, à l’arrivée du navire, au bureau commercial local de l’ASFC, en présentant le formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) dûment rempli.
102. Lorsque des copies de connaissement sont présentées, il faut joindre une liste sommaire des numéros de connaissement à la copie 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.
103. Lorsqu’un connaissement 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 connaissement.
104. 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.

105. 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 exemple 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.
106. Lorsqu'une expédition exemptée de l'IPEC est transportée par voie terrestre (en douane sous le NCF du transporteur maritime), le connaissance du transporteur maritime doit clairement indiquer : « Le présent fret est sous douane et est transporté en vertu du formulaire [A6A – Cargaison/manifeste de cargaison](#) ». Ainsi, le transporteur d'acheminement est avisé que, même si le fret est transporté à titre d'expédition nationale dans son système, 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.
107. L'ASFC acheminera tout le suivi des expéditions de contrôle du fret en suspens au transporteur responsable du mouvement terrestre.

### **Processus d'expédition particuliers**

108. Les processus suivants propres au mode maritime 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.

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

109. 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 du présent memorandum.
110. 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 destination spécifique au Canada pour ce fret.
111. Les navires immatriculés à l'étranger et aux États-Unis doivent remettre une déclaration d'entrée et de sortie au moyen du formulaire [A6, Déclaration générale](#) à chaque port d'escale subséquent au PPA. Le NRMT inscrit sur le formulaire papier [A6, Déclaration générale](#) doit correspondre au numéro de référence transmis dans le rapport électronique du moyen de transport.

**Exemple** : Un navire étranger fait escale au port de Montréal où il y décharge du fret, se rend 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 la déclaration de moyen de transport IPEC au PPA de Montréal. Lorsqu'il quitte Montréal, le transporteur maritime présentera une déclaration de sortie du moyen de transport sur le formulaire [A6, Déclaration générale](#) en format papier. Une déclaration d'entrée du moyen de transport sur le formulaire papier [A6, Déclaration générale](#) sera ensuite présentée à Hamilton. Au moment de quitter Hamilton, une déclaration de sortie du moyen de transport sur le formulaire [A6, Déclaration générale](#) en format papier sera présentée. Le même processus sera répété au port de Sault Ste. Marie c.-à-d. un formulaire papier [A6, Déclaration générale](#) d'entrée et un formulaire papier [A6, Déclaration générale](#) de sortie lors du départ.

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

### **A6 Exigences en matière de déclaration pour un navire à l'ancre**

113. Un navire qui doit attendre à un point d'ancrage en raison de congestion du port ou de l'embarquement d'inspecteurs ou de vérificateurs peut le faire sans fournir à l'ASFC une déclaration générale A6 à l'entrée et à la sortie pendant une période ne dépassant pas quarante-cinq (45) jours, pourvu que le navire n'accoste pas, ne soit pas à l'ancre ou ne mène pas d'activités commerciales dans un port de l'ASFC et qu'aucun membre de l'équipage ne débarque pendant qu'il est à l'ancre.

## Expéditions en transit

114. Lorsque du fret arrivant au Canada par navire est déchargé du moyen de transport et transite par le Canada et que le contrat de transport du transporteur maritime se termine 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.
115. 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).
116. L'ASFC reconnaît que les transporteurs ne savent pas toujours que l'expédition est en transit. Si tel est le cas, alors le type de mouvement d'importation, code 24, sera accepté sur la transmission du fret. Le nom et l'adresse du destinataire seront indiqués dans le champ Nom et adresse du destinataire. Un nom et une adresse au Canada seront également transmis dans le champ de l'adresse de livraison. Il peut s'agir d'un entrepôt d'attente ou d'une cour de triage.

## Fret restant à bord (FRAB)

117. Le transporteur responsable qui transporte de la marchandise (FRAB) non destinée pour l'importation au Canada et qui transite vers un pays (y compris les États-Unis) doit se conformer à l'exigence de fournir des renseignements sur le fret et sur le moyen de transport dans les délais prévus à l'annexe A de ce memorandum. Le code de type de mouvement FRAB 26 doit être fourni.
118. Pour de plus amples renseignements sur les exigences de transmission électronique relatives au FRAB, consulter le [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime](#) (DECCE).

## Marchandises canadiennes retournées

119. Le retour de marchandises au Canada après leur sortie du Canada est une importation de ces marchandises. Les transporteurs doivent transmettre électroniquement les données sur le fret avant le chargement et avant l'arrivée à l'ASFC dans les délais prescrits décrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La communication de ces données satisfait à l'exigence énoncée à l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).
120. Pour satisfaire aux exigences du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le transporteur doit également transmettre le MAAMT à l'arrivée.

## Ententes de consortium et de co-chargeement

121. Pour de plus amples renseignements sur la responsabilité de fournir une IPEC avant l'arrivée ou le chargement par les transporteurs de fret et les transporteurs exploitant le moyen de transport dans le cadre d'une entente commerciale (consortium, partage de codes, mouvements interréseaux, chargement confié à un autre transporteur ou autres variations), se reporter à la section « Exigences liées aux transporteurs » du [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Arrêts d'urgence

122. Les arrêts d'urgence sont définis comme des arrêts pour des raisons médicales, météorologiques, problèmes mécaniques ou menaces à la sécurité.
123. 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'HDAP.

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

124. 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.

### **Réparations non urgentes**

125. Pour les réparations apportées à des moyens de transport à l'extérieur du Canada qui ne correspondent pas à la définition de réparations d'urgence, les transporteurs doivent transmettre les données sur le fret et le moyen de transport à l'ASFC dans les délais prescrits, en désignant la réparation à titre de fret.

### **Déroutements avant l'arrivée/expéditions fractionnées**

126. 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 ou seront retirés du NCF original lors de l'arrivée au Canada :

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

### **Déroutements imprévus**

127. 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 avant l'arrivée du navire au Canada, point auquel l'ASFC procédera à une évaluation du risque appropriée.

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

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

130. Pour les navires exploités par des transporteurs qui n'ont pas la capacité de communiquer avec l'ASFC via ÉDI, 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, Déclaration générale](#)), équipage, fret (formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#)) 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 maritime de l'ASFC le plus proche où le fret et le moyen de transport doivent arriver. Le transporteur doit aussi aviser la ligne d'aide de l'USTCC de la panne. Se reporter à l'annexe C du présent memorandum pour une liste des adresses courriel électronique. 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 ne sera pas requise. Dans le champ « Instructions spéciales » de la déclaration du fret, le transporteur doit inscrire que des documents ont été présentés à l'arrivée.

131. Si le bureau du transporteur est fermé en raison de circonstances imprévues, mais que le bureau prévu avant le déroutement est ouvert, les données de l'IPEC seront transmises hors des délais prescrits. Les délais seront assouplis (information avant le chargement/échéance); et l'évaluation du risque sera priorisée. Les transporteurs devront inclure la raison du déroutement imprévu dans le champ « Instructions spéciales » de leur transmission.

132. 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 de la transmission du manifeste du navire. Le débarquement/déchargement ne peut avoir lieu qu'une heure après l'envoi par l'ASFC de l'accusé de réception du 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.

133. 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 leur 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.
134. Dans les cas où la déclaration de fret IPEC a été transmise et que le transporteur souhaite décharger du fret sur le quai afin qu'il soit transporté pour exportation par un autre navire, le transporteur doit alors contacter le CNC pour obtenir la permission de procéder au déchargement de ce fret.

### **Marchandises excédentaires et marchandises manquantes**

135. En cas d'écart entre les données transmises ou du fret déclaré par opposition au nombre réel d'articles trouvés à l'arrivée, il faut suivre le processus décrit dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#). Des marchandises sont considérées excédentaires lorsque les données préalables au chargement/à l'arrivée ont été transmises et que le transporteur ou l'agent d'expédition constate que la quantité de marchandises trouvée est supérieure à celle déclarée avant son arrivée au PPA. Si aucune donnée n'a été transmise avant le chargement/l'arrivée et qu'aucune déclaration n'a été produite et que les marchandises sont découvertes après l'arrivée, une telle situation constitue une non-déclaration, et peut faire l'objet de sanctions.

### **Remorqueurs et barges**

136. 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.
137. Les remorqueurs et barges sont considérés comme des moyens de transport et les données IPEC du moyen de transport correspondantes doivent être transmises avant leurs chargements/arrivées.
138. Le même numéro de voyage doit être inscrit dans les champs appropriés pour toutes les transmissions associées à tous les remorqueurs, barges et fret qui sont couverts par les scénarios suivants.
139. Remorqueur sur lest (vide) ou 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 de l'IPEC pour le moyen de transport et le fret avant l'arrivée/le chargement. La déclaration se fera à l'aide d'un formulaire [A6, Déclaration générale](#). De plus, le formulaire [BSF732, Centre national de ciblage – Avis préalable à l'arrivée](#) peut aussi être soumis par courriel au Centre national de ciblage (CNC) pour aider à accélérer le dédouanement ([cbsa-asfc-pans-apa@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:cbsa-asfc-pans-apa@cbsa-asfc.gc.ca)).
140. 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.
141. 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 total des membres de l'équipage doit être indiqué dans la déclaration du moyen de transport. 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 transmettre le nombre de membres d'équipage à bord de chaque barge dans la déclaration du moyen de transport pour la barge.
142. Barges autopropulsées : Une déclaration du fret électronique doit être transmise 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.

143. 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.
144. 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](#) 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 au Centre national de ciblage (CNC) pour aider à accélérer le dédouanement ([cbsa-asfc-pans-apa@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:cbsa-asfc-pans-apa@cbsa-asfc.gc.ca)).

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

145. Les navires militaires étrangers sont exemptés de l'obligation de transmettre l'IPEC pour le fret et le moyen de transport. Les capitaines de ces navires doivent remplir un formulaire [A6A – Cargaison/manifeste de cargaison](#) et sont autorisés à faire des déclarations verbales de moyen de transport au PPA à l'entrée et à la sortie.
146. 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](#).
147. 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 de gouvernements étrangers**

148. Tous les navires non militaires d'un gouvernement étranger sont exemptés de l'exigence relative à la transmission de l'IPEC pour le fret et le moyen de transport. Les capitaines de ces navires doivent remplir un formulaire [A6, Déclaration générale](#) et un formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) à l'arrivée du navire au bureau local de l'ASFC.

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

149. Les navires militaires canadiens sont exemptés de l'obligation de transmettre l'IPEC pour le fret et le moyen de transport. Les capitaines de ces navires doivent remplir un formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) et sont autorisés à faire des déclarations verbales de moyen de transport au PPA à l'entrée et à la sortie.
150. 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.
151. 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.

152. 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 canadien**

153. 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.

154. Les capitaines de ces navires doivent présenter un formulaire [A6, Déclaration générale](#) dûment rempli 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.

155. 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.

156. 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.

157. 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**

158. L'ASFC collabore avec le ministère des Pêches et des Océans Canada 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 États participants réglementaires, 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.

159. 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, 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.

160. 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.

161. 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.

162. Les navires de pêche étrangers munis d'un permis déchargeant du poisson et des produits de la pêche au Canada doivent soumettre un formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) à l'ASFC.
163. 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.
164. Les navires du programme des pêcheries munis d'un permis qui ne possèdent pas de congé saisonnier doivent remettre à l'ASFC une déclaration de sortie au moyen du formulaire [A6, Déclaration générale](#) 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, se reporter au [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).
165. Les navires du programme des pêcheries munis d'un permis qui 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, se reporter 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.
166. Le ministère des 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.
167. 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](#).
168. Les navires du programme des pêcheries munis d'un permis qui proviennent d'un port étranger et qui entrent au Canada dans le but de se rendre à un point de transbordement doivent satisfaire à toutes les exigences décrites au paragraphe 165.

## Traversiers

169. Les traversiers qui font de la navigation internationale doivent présenter à l'ASFC une déclaration d'entrée et une déclaration de sortie au moyen du formulaire [A6, Déclaration générale](#), à la fin de la journée. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, 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.
170. Les traversiers à passagers sans marchandises sont exemptés des exigences IPEC.
171. 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.
172. Le fret commercial placé à bord d'un traversier, où l'exploitant du traversier maintient le contrat de transport de ces marchandises, est assujéti aux exigences et aux délais de déclaration se rapportant à l'IPEC dans le mode maritime.
173. Les exigences et les délais de déclaration se rapportant à l'IPEC dans le mode routier s'appliquent si un moyen de transport routier commercial est placé à bord d'un traversier et que le transporteur routier maintient le contrat de transport. Se reporter au [Mémoire D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#) pour de plus amples renseignements.

174. 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, consulter la [série de mémorandums D2](#), Voyage international.
175. 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, consulter le [Mémorandum D3-6-6, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#).

### **Yachts (embarcations de plaisance)**

176. Les yachts sont considérés comme étant des navires commerciaux ou non commerciaux (privés) selon le motif de l'entrée du navire au Canada.
177. 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.
178. 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 mémorandum, laquelle comprend la déclaration directe au port d'entrée sur le 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](#).
179. 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.
180. 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, consulter le [Mémorandum D2-5-12, Déclaration par téléphone dans les filières de l'aviation générale et de la navigation récréative](#). Les yachts qui transportent plus de 29 personnes, y compris l'équipage, doivent présenter leur déclaration à l'ASFC directement au port d'entrée.

### **Autres procédures d'expédition particulières**

181. D'autres procédures d'expédition particulières sont énoncées dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#), notamment :
- Transmission de données exactes;
  - Marchandises égarées (marchandises déroutées);
  - Importateur non résident;
  - Transmissions relatives aux expéditions « À l'ordre de »;
  - Entreprise de déménagement et effets personnels;
  - Déclaré et devant arriver (DDA) et Manquant inclus dans la valeur (MIV);
  - Provisions de bord;

- Boutiques hors taxes (marchandises importées par des boutiques hors taxes);
- Carnets et autres importations temporaires;
- Déroutement d'urgence imprévu – marchandises transportées à l'intérieur du Canada.

### Traitement tarifaire des navires en service international

182. 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.

**Remarque :** 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.

183. 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 du [Tarif des douanes](#).
184. 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.
185. Un navire étranger doit immédiatement être déclaré à l'ASFC ou être exporté du Canada dans les 30 jours suivant son importation.
186. Les navires étrangers 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.
187. 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

188. Tous les navires engagés dans le service commercial international arrivant au Canada doivent communiquer directement et sans délai avec le bureau de l'ASFC désigné aux fins du dédouanement des navires spécifiquement relié au type de fret et catégorie de transport (par ex. conteneurs, vrac, fret fractionné), équipé et offrant les services nécessaires pour traiter le moyen de transport, conteneur et le fret. Pour une liste des bureaux maritime du secteur commercial et des types de navires et de fret pouvant à chaque endroit, consulter le site suivant <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/do-rb/services/menu-fra.html>. La trousse complète de déclaration d'entrée comprend : le formulaire [E1, Déclaration de provisions de bord](#); [la liste de l'équipage \(formulaire FAL no 5\)](#) et [la liste des passagers \(formulaire FAL no 6\)](#), 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.

**Remarque :** Une cargaison conteneurisée en transit ou originaire des États-Unis est exemptée des exigences en matière de détection de radiation.

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

190. L'ASFC doit apposer le timbre dateur sur tous les exemplaires du formulaire [A6, Déclaration générale](#) et les signer. La présence de la signature de l'ASFC et du timbre dateur 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.
191. Le fret ne peut être déchargé qu'avec la permission de l'ASFC, ce qui est indiqué par la signature de l'ASFC et la présence d'un timbre dateur sur le formulaire [A6, Déclaration générale](#).
192. Dès que le formulaire [A6, Déclaration générale](#) est numéroté (s'il y a lieu), estampillé et signé par l'ASFC, les exemplaires doivent être distribués de la façon suivante :
- un exemplaire, avec pièces jointes, est conservé par l'ASFC;
  - un exemplaire, avec pièces jointes, est envoyé à Statistique Canada;
  - un exemplaire est renvoyé par télécopieur au navire ou à l'agent maritime pour présentation au maître de port.
193. Pour garantir le dédouanement efficace d'un navire en service commercial international, en plus des exigences énumérées aux paragraphes 188 à 192, 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.
194. Il incombe au capitaine de veiller à ce qu'aucune marchandise ne soit déchargée, à ce qu'aucune personne, à l'exception d'un employé canadien du secteur privé national, 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.
195. Avec le consentement préalable de l'ASFC, des agents d'autres ministères, des subrécargues ou des agents maritimes peuvent accompagner les agents de l'ASFC 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.
196. 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 de l'ASFC 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.
197. Les agents de l'ASFC 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.
198. 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.
199. Tous les transporteurs doivent signaler à l'agent de quarantaine de l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) toute maladie ou tout problème de santé lié aux maladies transmissibles à bord pour évaluation le plus tôt possible avant l'arrivée dans un port canadien. En plus de fournir ces renseignements au Centre national de ciblage de l'ASFC, les transporteurs aviseront l'ASPC par courriel à l'adresse [phac.cns-snc.aspc@canada.ca](mailto:phac.cns-snc.aspc@canada.ca). Si un transporteur doit communiquer de toute urgence avec un agent de quarantaine, il peut composer le 1-833-615-2384. L'ASPC ne devrait être avisée que s'il y a des préoccupations au sujet

d'une maladie transmissible. Pour en savoir plus à ce sujet, consulter la nouvelle [Loi sur la mise en quarantaine](#).

200. 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'ASFC 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'ASFC 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.
201. À l'occasion, l'ASFC 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 contrôle sanitaire de navire;
  - g) certificat de franc-bord;
  - h) certificat de capacité pour officiers;
  - i) certificat d'assurance ou autre garantie financière.
202. 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.
203. 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**

204. 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, à moins que des marchandises ne soient chargées/déchargées ou 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.
205. Pour les navires qui déclarent de l'IPEC, Montréal sera considéré le PPA et les déclarations sur les moyens de transport électroniques seront transmis à ce port à moins que le navire ne se soit arrêté ailleurs au Canada auparavant.
206. Pour les navires exemptés des exigences relatives à l'IPEC, Montréal sera considéré le PPA et le formulaire [A6, Déclaration générale](#) dûment rempli doit être transmis à l'ASFC.
207. Les formulaires d'immigration sont présentés au PPA et les passagers seront contrôlés.
208. Les exigences du Programme national de la santé des animaux de l'ACIA s'appliquent à Montréal.
209. Les bagages des passagers sont examinés au PPA.
210. 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

211. Un navire servant au [transport commercial international](#) qui transporte 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 du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Des déclarations en détail doivent être présentées au bureau de l'ASFC le plus proche à l'égard des marchandises à bord et, à la discrétion du chef des opérations du bureau local de l'ASFC, l'ASFC sera présente à cet endroit pendant le déchargement du fret.
212. 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](#) (se reporter au [Mémoire D1-2-1, Services spéciaux](#)).
213. 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.
214. 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 de l'ASFC 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.
215. 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.

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

216. 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, consulter le [Mémoire D4-1-4, Entrepôts d'attente des douanes](#).
217. Les marchandises autorisées à être transportées, mais non dédouanées, peuvent être transportées sur le manifeste original à partir du PPA jusqu'à l'entrepôt principal de destination désigné qui est autorisé à recevoir des expéditions maritimes, ou jusqu'au port d'exportation de l'ASFC (tel qu'indiqué sur le manifeste), sans avoir à présenter un nouveau manifeste. La responsabilité du paiement des droits et des taxes exigibles sur les marchandises non dédouanées revient toujours au transporteur cautionné qui est associé au NCF indiqué sur le manifeste, peu importe le transporteur qui assure le transport physique des marchandises. Au besoin, des documents de suivi du fret seront établis et toute pénalité pour infractions liées au fret sera imposée au transporteur associé au NCF figurant sur le manifeste.
218. Les expéditions groupées expédiées à un agent d'expédition cautionné et déclarées par le transporteur principal au PPA peuvent être autorisées par l'ASFC à être acheminées directement à l'entrepôt d'attente de type CW sur le NCF principal, pourvu que les deux soient destinées au même entrepôt d'attente CW. Se reporter au [Mémoire D3-3-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#) pour connaître les conditions requises.
219. 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, consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

## Navigation côtière

220. 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 :
- le navire a été dédouané par l'ASFC au moment de son arrivée initiale au Canada;
  - tous les membres d'équipage débarqués ou tout le fret déchargé venaient de l'extérieur du Canada;
  - 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.

221. Lorsque des navires effectuent des déplacements tels que décrits au paragraphe précédent, on dit qu'ils font de la « navigation côtière ». 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, consulter le [Mémorandum D2-3-7, Opérations maritimes – Traitement des navires de croisière par l'Agence des services frontaliers du Canada](#).
222. 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 au formulaire [A6, Déclaration générale](#) peut être acceptée. Les procédures normales de déclaration du fret s'appliquent.
223. 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.
224. L'agent de l'ASFC 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 de l'ASFC 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.
225. 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 soupçonner que le visiteur possède des marchandises non déclarées. Pour en savoir plus à ce sujet, consulter le [Mémorandum D2-3-7, Opérations maritimes – Traitement des navires de croisière par l'Agence des services frontaliers du Canada](#).
226. 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, consulter le [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).
227. 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 (équipement auxiliaire)**

228. 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**

229. 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 du [Règlement sur la protection des végétaux](#), et la disposition de ces produits doit être faite comme celle des déchets internationaux.

230. Tous les navires seront présumés transporteurs de déchets internationaux à leur arrivée au Canada et ces déchets pourraient être assujettis à une inspection par l'ASFC. 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 peuvent seulement être déchargés au Canada avec l'approbation de l'ASFC et seulement là où il existe des routes approuvées par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et des installations d'élimination approuvées par l'ACIA. S'il n'y a pas d'installations approuvées par l'ACIA au point d'entrée, les déchets internationaux doivent être contenus en milieu fermé de façon sécuritaire et rester à bord du navire.
231. Tout déchet international déchargé d'un navire maritime doit être contrôlé, transporté et éliminé conformément à la [Directive relative aux déchets internationaux](#) de l'ACIA. Il incombe aux propriétaires de navires ou à leurs agents ou représentants de s'assurer que les exigences de la [Directive relative aux déchets internationaux](#) sont respectées. Pour en savoir plus sur les exigences de l'ACIA, consulter le [Mémoire D19-1-1, Aliments, végétaux, animaux et produits connexes](#).

### **Matériaux d'emballage en bois**

232. Les matériaux d'emballage en bois s'entendent du bois ou des produits du bois utilisés pour soutenir, protéger ou contenir une marchandise, y compris le bois de calage. Tout le bois de calage transporté par un navire dans un conteneur et sur un plateau déposable, entre autres, qui n'immobilise pas le fret sur le pont du navire est considéré comme des matériaux d'emballage en bois. Pour en savoir plus sur les exigences et les règlements de l'ACIA concernant l'emballage en bois, consulter le [Mémoire D19-1-1, Aliments, végétaux, animaux et produits connexes](#).

### **Déclaration de sortie / exportations**

233. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie électronique et les exportations, consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#) et le [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime](#) (DECCE).

### **Permis de cabotage**

234. Pour obtenir des renseignements sur les permis de cabotage, consulter le [Mémoire D3-5-7, Importation temporaire de navires](#) et l'[Avis des douanes \(18-12\), Navires de cabotage quittant les eaux canadiennes](#).

### **Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne**

235. Pour obtenir des renseignements sur l'AECG, consulter le [Mémoire D11-5-15, Règles d'origine de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne \(AECG\)](#) et l'[Avis des douanes 17-30, Mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne](#).

### **Changements après l'arrivée**

236. 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 acceptés avant la mainlevée ou l'acquittement du document du fret.

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

237. 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. Des sanctions pourront être imposées au transporteur pour non-déclaration pour dans le cas de 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.

## **Plan d'urgence en cas de pannes de système**

238. Le [Plan d'urgence en cas de pannes de système de l'ASFC](#) établit les procédures pour l'importation de marchandises commerciales dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC dans tous les modes. Les clients peuvent communiquer avec l'USTCC au 1-888-957-7224 pour obtenir des précisions.

### **Renseignements sur les sanctions**

239. Pour des renseignements sur les sanctions administratives, consulter le [Mémoire D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). De l'information sur les sanctions du RSAP se trouve dans le [site Web externe de l'ASFC](#).

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

### **Renseignements supplémentaires**

241. 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**.

## 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 :

#### **Délai pour la transmission des données sur le moyen de transport (fret chargé dans un pays autre que les États-Unis)**

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

#### **Délais pour la transmission de données sur le moyen de transport (fret chargé aux États-Unis)**

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

#### **Délais pour la transmission du fret (fret chargé dans un pays autre que les États-Unis)**

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

#### **Délais pour la transmission du fret (fret chargé aux États-Unis)**

Fret en conteneur, en vrac ou marchandises diverses	24 heures avant l'arrivée
Conteneurs maritimes vides	4 heures avant l'arrivée

**Remarque :** 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 selon ce qui est indiqué dans l'[annexe 1](#) et l'[annexe 2](#) du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

## Annexe B

### Fret en vrac

1. L'ASFC définit les marchandises en vrac comme « des marchandises transportées en grandes quantités sans moyen de confinement ni emballage. Cela peut comprendre la cale d'un navire transporteur, un wagon, un camion-citerne, une remorque, etc. ». Le fret en vrac se compose soit :
  - a) de produits à écoulement libre comme le pétrole, le carburant, 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.

**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 (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. Les marchandises en vrac et les marchandises diverses dans des conteneurs (qu'il s'agit des palettes, des patins, etc. ou non) sont considérées comme fret conteneurisé.

### 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

- Centre national de ciblage (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 (USTCC)  
**1-888-957-7224**, pour les appels du Canada et des États-Unis.  
1-613-946-0762, pour les appels de l'étranger

TCCU E-mail: [tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca)

### Adresses de courriel des 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) : [Que Montreal SMF@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:Que_Montreal_SMF@cbsa-asfc.gc.ca)
- Prince Rupert (Colombie-Britannique) : [Shared.PrinceRupert@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:Shared.PrinceRupert@cbsa-asfc.gc.ca)
- Vancouver (Colombie-Britannique) : [CBSA.Commercial-809.ASFC@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:CBSA.Commercial-809.ASFC@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'acquittement 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](#), comme dans l'échantillon 3.
6. Lorsque la notification est utilisée à titre de document à l'appui pour le 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'exemplaire d'autorisation douanière de livraison, dans le coin inférieur droit:

**Remarque :** 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/Largeur/Hauteur**

- Numéro de l'acquittement
  - 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/Largeur/Hauteur**

- 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/Largeur/Hauteur**

- 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 Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux
<b>Dossier de l'administration centrale</b>	7700-1
<b>Références légales</b>	<a href="#"><i>Loi sur l'accise</i></a> <a href="#"><i>Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés</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 mise en quarantaine</i></a> <a href="#"><i>Loi sur la protection des végétaux</i></a> <a href="#"><i>Loi sur la taxe d'accise</i></a> <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 le transit des marchandises</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la protection des végétaux</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur les entrepôts de stockage des douanes</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur les provisions de bord</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur les services spéciaux</i></a> <a href="#"><i>Tarif des douanes</i></a>
<b>Autres références</b>	<a href="#"><i>D1-2-1, série de mémorandums D2, D2-1-1, D2-1-2, D2-3-7, D2-5-12, D3-1-1, D3-1-8, D3-3-1, D3-4-2, D3-5-7, D3-6-6, D4-1-4, D11-5-15, D17-1-4, série de mémorandums D19, D19-1-1, D22-1-1, D23-2-1</i></a> <a href="#"><i>Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE) - Maritime</i></a> <a href="#"><i>Avis des douanes 17-30, Mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne</i></a> <a href="#"><i>Avis des douanes (18-12), Navires de cabotage quittant les eaux canadiennes</i></a> <a href="#"><i>Directive relative aux déchets internationaux</i></a>
<b>Ceci annule le mémorandum D</b>	D3-5-1 daté le 8 septembre 2020
<b>Date de la modification</b>	Jour mois 2022