



Mémorandum D3-3-1

Ottawa, le 14 décembre 2021

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

Ce document est aussi offert en format [PDF \(XXX Kb\)](#) ([Aide sur les fichiers PDF](#)).

En résumé

Ce mémorandum a été révisé pour :

- (a) mettre à jour la section des définitions;
- (b) inclure les mises à jour apportées aux exigences et aux procédures avant l'arrivée, à l'arrivée et après l'arrivée relatives aux connaissements internes, aux messages de fermeture de connaissements internes ainsi qu'aux données supplémentaires sur le fret.

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

Remarque : Des données supplémentaires sur le fret sont requises pour les expéditions de fret restant à bord (FRAB) groupé dans les modes aérien et maritime seulement. À titre exceptionnel, l'ASFC acceptera les connaissements internes électroniques pour les expéditions de fret restant à bord (FRAB). Aux fins du présent mémorandum, les exigences avant l'arrivée comprennent également les exigences avant le chargement pour les expéditions maritimes, le cas échéant.

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

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

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

Pour obtenir des renseignements sur les agréments d'exploitation d'entrepôts d'attente et les conditions d'exploitation, consultez le [Mémorandum D4-1-4, Entrepôts d'attente des douanes](#).

Lignes directrices et renseignements généraux

Définitions

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

Agent d'expédition

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

Autres ministères (AM)

Ministères ou organismes fédéraux comme : l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou Affaires mondiales Canada (AMC).

Avant l'arrivée

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

Avant le chargement (mode maritime seulement)

Avant le chargement, à bord d'un moyen de transport, du fret destiné au Canada dans un port à l'étranger. Données concernant l'importation de marchandises qui sont envoyées à l'ASFC avant que celles-ci ne soient chargées à bord du moyen de transport.

Bureau de déclaration

Le bureau où le fret arrive physiquement au Canada au premier port d'arrivée (PPA). Il s'agit de l'endroit où le moyen de transport, les marchandises spécifiées ou les personnes devraient arriver au Canada

Bureau de destination

Le bureau où le contrat du transporteur prend fin et le fret devrait obtenir la mainlevée ou faire l'objet d'une disposition. Ce sera le même que le bureau de déclaration sauf si les marchandises sont transportées sous douane.

Client

Toute personne qui :

- (a) soit transmet électroniquement un ensemble de données à l'ASFC;
- (b) soit reçoit des avis de l'ASFC.

Code de transporteur

Comme il est énoncé 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. Il s'agit de l'identifiant unique des transporteurs pour les besoins de l'ASFC.

Connaissance interne

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.

Dégrouper

Processus par lequel une expédition groupée est divisée en expéditions distinctes qui sont expédiées à divers destinataires.

Destinataire

La définition de destinataire doit être comprise comme suit selon le contexte applicable :

- (a) la définition de destinataire devant être utilisée par les transporteurs lorsqu'ils transmettent des données préalables à l'arrivée ou au chargement : le nom et l'adresse de la partie à qui le fret/les marchandises

sont expédiés tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. connaissance, lettre de transport aérien ou tout autre document d'expédition).

- (b) la définition de destinataire utilisée par les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition groupée est la suivante : le nom et l'adresse de la partie à qui le fret/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).
- (c) la définition de destinataire utilisée par les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition dégroupée est la suivante : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées tels qu'ils figurent sur le contrat de transport ou contrat de vente commerciale (p. ex. facture commerciale, acte de vente ou tout autre contrat de vente ou document d'expédition).

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

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

Document de contrôle du fret (DCF)

Manifeste ou autre document de contrôle qui fait office de dossier d'une expédition entrant au Canada ou en sortant, ou se déplaçant entre deux points au Canada p. ex. A6A — Cargaison/manifeste de cargaison (sortant).

Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE)

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

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 informatisées (EDI)

Moyen de transmettre électroniquement des données sur les marchandises importées ou exportées et les déclarations en détail à l'ASFC.

En transit

Le transport de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada vers un autre point à l'étranger. Ce mouvement diffère du mouvement en transit domestique. Veuillez consulter la définition dans la présente section.

En transit domestique (modes routier et ferroviaire seulement)

Le transport de marchandises à partir d'un lieu au Canada vers un autre lieu au Canada en passant par les États-Unis, ou le transport de marchandises à partir d'un lieu aux États-Unis vers un autre lieu aux États-Unis en passant par le Canada. Ce mouvement diffère du mouvement en transit. Veuillez consulter la définition dans la présente section.

Expéditeur ou consignateur

Nom et adresse de la personne qui expédie les marchandises comme indiqué sur le contrat de transport (p. ex., connaissement, lettre de transport aérien, facture commerciale, autre document d'expédition ou contrat de vente, etc.).

Expédition

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

- (i) soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport par lui est visé par un seul connaissement ou un seul autre document similaire produit par lui;
- (ii) soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par lui n'est pas visé par un connaissement ou un autre document similaire;

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

Expéditions aériennes par camion

Fret aérien qui arrive au Canada à bord d'un moyen de transport routier, puis se retrouve sur le connaissement du transporteur aérien.

Fret

Terme utilisé pour décrire un ensemble de marchandises ou une expédition. Il s'agit d'un groupement de marchandises connexes. Le fret est décrit en détail sur le connaissement, le manifeste ou le document de contrôle du fret.

Fret restant à bord (FRAB)

(a) pour le transport maritime — fret à bord d'un navire qui n'est pas déchargé dans un port maritime canadien, mais qui reste à bord du navire pour atteindre sa destination finale à l'extérieur du Canada.

(b) pour le transport aérien — fret qui n'est pas déchargé dans un aéroport canadien, mais qui demeure à bord de l'aéronef pour atteindre sa destination finale à l'extérieur du Canada.

Groupement

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 seule expédition sous un seul connaissement 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)

Ensemble d'éléments de données 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

Fonction commerciale dans laquelle tous les transporteurs et les agents d'expédition envoient des renseignements commerciaux préalables sur leurs expéditions par voie électronique à l'ASFC.

Marchandises commerciales

Marchandises devant être importées à des fins de vente ou pour tout usage commercial, industriel, professionnel, institutionnel ou de nature semblable.

Marchandises excédentaires

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

Marchandises manquantes

Des marchandises sont considérées comme manquantes seulement quand des données préalables à l'arrivée ont été transmises et qu'une quantité a été déclarée lors de l'arrivée au PPA, et que subséquemment le nombre d'unités trouvées, par le transporteur ou l'agent d'expédition, est inférieur au nombre de pièces déclarées à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée.

Marchandises spécifiées (aux termes du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#))

S'entend des marchandises commerciales, des marchandises qui sont ou seront importées au Canada contre rétribution ou des conteneurs vides non destinés à la vente. Sont exclus de la définition :

- (a) les marchandises qui obtiendront la mainlevée 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,
 - (ii) elles sont ou seront contenues dans les bagages d'une personne et cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport;
- (b) le courrier;
- (c) les marchandises commerciales utilisées pour réparer à l'étranger un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés, si les réparations sont effectuées à la suite d'un événement imprévu qui s'est produit à l'étranger et que les réparations sont nécessaires pour permettre au moyen de transport de revenir au Canada sans accident;
- (d) les moyens de transport militaire, au sens du paragraphe 18(1) de la [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#), et les marchandises qu'ils transportent;
- (e) les moyens de transport de secours et les marchandises qu'ils transportent;
- (f) les moyens de transport 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)

Message électronique envoyé par les exploitants d'un entrepôt à l'ASFC pour signaler que le fret n'ayant pas fait l'objet d'une mainlevée est arrivé à leur entrepôt et qu'ils en ont accepté la responsabilité dans leur entrepôt.

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

Message électronique que le transporteur de marchandises désignées doit envoyer à l'ASFC au moyen de l'Échange de données informatisé (EDI) au premier point d'arrivée (PPA).

Message de fermeture pour le connaissance interne

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

Moyen de transport

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

Messageries d'expéditions de faible valeur (Messagerie EFV)

Marchandises importées en vertu du Programme des messageries EVF par un service de messagerie approuvée. Les marchandises EFV sont dispensées du processus du Manifeste électronique.

NCF précédent

Numéro de contrôle du fret (NCF) du document de contrôle du fret (DCF) qui précède immédiatement le document en question dans la chaîne de contrôle du fret.

NCF principal

Le numéro de contrôle du fret (NCF) du document de contrôle du fret (DCF) utilisé pour déclarer [paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#)] les marchandises au PPA.

Nouveau manifeste

Nouveau document de contrôle du fret (DCF), avec un nouveau numéro de contrôle du fret (NCF), qui est présenté aux fins de modification d'un DCF qui a précédemment été soumis à l'ASFC. Les nouveaux manifestes sont généralement présentés pour indiquer un changement de bureau de destination ou de code de transporteur.

Numéro de connaissance interne

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

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

(b) autres caractères = numéro de référence attribué par le transporteur ou le représentant.

Ce numéro ne peut pas être réutilisé pendant trois ans à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant son utilisation initiale.

Numéro de contrôle du fret (NCF)

Le numéro de contrôle du fret est le numéro attribué à un document de transport. Il indique de façon unique le fret décrit en détail dans la déclaration de fret. Il comprend le code de transporteur, suivi d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur ou son représentant, et il ne peut contenir aucun espace. Les quatre premiers caractères correspondent au code de transporteur approuvé par l'ASFC.

Numéro de référence supplémentaire (NRS)

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

Premier point d'arrivée (PPA)

Le point d'entrée au Canada où un moyen de transport commercial arrive d'un pays étranger.

Portail du Manifeste électronique

Le portail du Manifeste électronique est une option sécurisée de transmission de données, mise au point par l'ASFC, qui permettra aux partenaires commerciaux de transmettre par Internet les données avant leur arrivée.

Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)

Régime permettant à l'ASFC d'imposer des sanctions pécuniaires aux clients du secteur commercial qui enfreignent la législation commerciale et frontalière de l'Agence. Le RSAP vise à offrir à l'Agence un moyen de dissuader ses clients de ne pas se conformer à la loi, et à établir des règles du jeu équitables pour toutes les entreprises canadiennes.

Registre

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.

Transporteur

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

Information générale

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, les modalités et le responsable de la transmission des données sur les connaissements internes, des données sur les messages de fermeture de connaissements internes et des données supplémentaires, avant l'arrivée ou avant le chargement, pour le fret entrant au Canada.

3. La réception des données sur les connaissements internes et des données supplémentaires sur le fret permet à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) :

- (a) de gérer plus efficacement les marchandises à risque élevé et de déterminer les menaces pour la santé et la sécurité avant l'arrivée du fret et du moyen de transport au Canada;
-
- (b) d'avoir un processus simplifié plus efficient à la frontière pour les marchandises à risque faible;
- (c) de contrôler, dans le cas des données sur les connaissements internes, le mouvement des marchandises sous douane.

4. La [Loi sur les douanes](#) et le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) établissent les exigences relatives au contrôle du fret sous douane dégroupé au Canada. Les exigences générales et les politiques administratives de l'ASFC se rapportant à tous les modes de transport se trouvent dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Responsabilité

5. L'agent d'expédition, selon la définition qu'en donne le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), est l'entité responsable de la transmission du connaissement interne, du message de fermeture de connaissement interne ou des données supplémentaires sur le fret. Le code de transporteur utilisé pour la transmission est le code de transporteur que l'ASFC considère comme responsable de la transmission de renseignements véridiques, exacts et complets. Les agents d'expédition sont également responsables de présenter des connaissements internes papier lorsqu'une expédition est exemptée des exigences relatives à l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) et du manifeste électronique.

6. Aux termes du paragraphe 12.1(1) de la [Loi sur les douanes](#), toute autre personne visée par règlement doit fournir à l'Agence les renseignements prévus par loi concernant les marchandises qui sont ou devraient être à bord du moyen de transport.

7. Il est nécessaire d'assortir d'un connaissement interne toutes les expéditions importées, et en transit. Les expéditions de fret restant à bord (FRAB) groupé doivent être assorties de données supplémentaires sur le fret dans les modes aérien et maritime.

8. En vertu de l'article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#), l'agent d'expédition qui transmet le connaissement interne, le message de fermeture de connaissement interne ou les données supplémentaires sur le fret est chargé de s'assurer que tous les renseignements sont véridiques, exacts et complets.

9. En vertu de l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#), l'agent d'expédition qui transmet le connaissement interne, le message de fermeture de connaissement interne ou les données

supplémentaires sur le fret est chargé de s'assurer que tous les renseignements sont reçus dans les délais prévus par le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

10. Les connaissements internes doivent indiquer le numéro de contrôle du fret principal (NCF). Le NCF principal est le numéro utilisé pour déclarer l'expédition groupée liée au connaissement interne. Le NCF précédent doit être indiqué dans le message de fermeture de connaissement interne. Le NCF précédent est le NCF qui précède immédiatement le message de fermeture du connaissement interne. Il peut s'agir du NCF principal ou du NCF du connaissement interne groupé qui précède immédiatement le message de fermeture du connaissement interne. Lorsqu'il y a de multiples agents d'expédition pour une expédition groupée, les NCF précédent et principal ne sont pas les mêmes si l'agent d'expédition a conclu un contrat de transport avec le transporteur qui comprend les marchandises qui lui sont destinées.

11. L'agent d'expédition doit transmettre un message de fermeture de connaissement interne indiquant le NCF précédent, ainsi que tous les connaissements internes connexes. De plus, pour tout connaissement interne à dégroupier, l'agent d'expédition responsable doit transmettre un message de fermeture de connaissement interne indiquant le NCF précédent pour ce groupement, ainsi que tous les connaissements internes connexes. Chaque agent d'expédition est chargé de fournir un message de fermeture de connaissement interne une fois tous les connaissements internes dont il est responsable reçus et acceptés par l'ASFC. Ce processus s'applique jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de connaissements internes connexes à dégroupier. Des messages de fermeture de connaissements internes ne sont pas requis pour les données supplémentaires sur le fret.

12. Les agents d'expédition peuvent autoriser un fournisseur de services ou un agent à transmettre le connaissement interne avant l'arrivée, le message de fermeture de connaissement interne et les données supplémentaires sur le fret en leur nom si le fournisseur de services est inscrit à titre de fournisseur de services auprès de l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC). Le code de transporteur accompagnant la transmission électronique doit être celui de l'agent d'expédition réel, et non pas celui du mandataire ou du fournisseur de services. Pour que l'ASFC puisse communiquer avec le mandataire ou le fournisseur de services transmettant les données au nom de l'agent d'expédition, celui-ci doit remplir le formulaire [Demande d'échange de données informatisées \(EDI\) pour information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)](#), en indiquant les mandataires ou fournisseurs de services autorisés dans le champ approprié du document. Si d'autres mandataires ou fournisseurs de services doivent être autorisés, ou si des mandataires ou fournisseurs de services doivent être supprimés, par rapport au formulaire déjà rempli, il faut remplir le formulaire [Demande d'échange de données informatisées \(EDI\) pour information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)](#).

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

14. Un transporteur qui assume, en partie ou entièrement, les fonctions d'agent d'expédition telles qu'elles sont définies dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) peut utiliser son code de transporteur approuvé par l'ASFC pour transmettre des données supplémentaires sur le fret, des données sur les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes. C'est l'entité à qui appartient le code de

transporteur utilisé pour la transmission des données qui a la responsabilité de veiller à ce que les données soient complètes, exactes et transmises en temps opportun, ainsi que d'assurer le contrôle du fret à l'égard de l'expédition à l'intérieur du Canada.

15. Pour de plus amples renseignements sur la transmission de connaissements internes, de messages de fermeture de connaissements internes et de données supplémentaires sur le fret, se reporter au [chapitre 5 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – papier creux \(DECCE\)](#) ou au [chapitre 8 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – portail de papier creux \(DECCE\)](#).

Tenue de registres

16. 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, conformément au [Règlement sur le transit des marchandises](#), de tenir des registres des données électroniques transmises à l'ASFC ainsi que des accusés de réception de ces données transmis par l'ASFC. Les registres qui doivent être tenus comprennent tous les documents sources expressément liés aux différents éléments de données transmis, sur support papier ou électronique.

17. 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](#) (connaissements internes, messages de fermeture de connaissements internes et données supplémentaires sur le fret) doivent être conservés pendant une période de 3 années civiles complètes, plus l'année durant laquelle les connaissements internes, les messages de fermeture de connaissements internes et les données supplémentaires sur le fret ont été transmis.

Contrôle

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

19. Les agents d'expédition doivent tenir à jour les dossiers de tous les documents sources utilisés pour remplir leurs connaissements internes électroniques, leurs messages de fermeture de connaissements internes et leurs transmissions de données supplémentaires sur le fret. Les documents doivent être fournis à l'ASFC sur demande lors d'une vérification de la conformité. Les documents sources peuvent comprendre les connaissements, les connaissements internes ou tout autre document utilisé dans la réalisation de transmissions électroniques.

Exigence relative à l'identification de l'agent d'expédition

20. Toute personne devant transmettre à l'ASFC des connaissements internes, des messages de fermeture de connaissements internes ou des données supplémentaires sur fret avant l'arrivée doit détenir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC.

21. Le code de transporteur attribué par l'ASFC sert de préfixe au NCF figurant sur les connaissements internes et les transmissions de données supplémentaires sur le fret sur support électronique.

22. Aux fins d'identification des transporteurs et des agents d'expédition, un code de transporteur cautionné ou non cautionné de l'ASFC est attribué à une société après autorisation. Ce numéro de code de transporteur doit apparaître sur tous les documents de contrôle du fret (DCF), les connaissements internes, les messages de fermeture de connaissements internes et les données supplémentaires sur le fret qui sont présentés ou transmis à l'ASFC.

23. Les agents d'expédition ayant des opérations de transporteur principal doivent consulter le mémorandum s'appliquant à leur mode pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences visant les transporteurs : [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#), [Mémorandum D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#), [Mémorandum D3-5-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#) et [Mémorandum D3-6-6, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#).

24. Étant donné que les agents d'expédition ne transportent pas de marchandises au Canada, le document de contrôle du fret (DCF) principal du transporteur peut indiquer l'agent d'expédition comme destinataire lorsqu'une expédition de fret groupé est transportée, ou lorsque le document du fret principal ne contient pas tous les détails de l'expédition. Si un agent d'expédition est indiqué en tant qu'expéditeur ou destinataire, ou si les détails complets du fret ne figurent pas dans la transmission sur le fret principal, le fret principal doit être groupé et les connaissements internes électroniques doivent être transmis.

25. Pour obtenir des renseignements sur les exigences relatives au code de transporteur et sur la façon d'obtenir un code de transporteur attribué par l'ASFC, se reporter au [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Exigences de sécurité

26. Les agents d'expédition doivent être cautionnés pour transporter ou faire transporter des marchandises au Canada qui ont été déclarées, mais qui n'ont pas obtenu la mainlevée.

27. La responsabilité des marchandises qui n'ont pas obtenu la mainlevée sur le DCF de l'agent d'expédition cautionné (connaissance interne électronique) peut être transférée aux entrepôts d'attente ou aux bureaux d'exportation de l'ASFC (fret en transit). Les marchandises en transit déclarées par les transporteurs au nom d'un agent d'expédition doivent être déclarées conformément aux exigences propres au mode de transport à l'aide des renseignements de cet agent.

28. Afin de devenir un transporteur ou un agent d'expédition cautionné, il faut déposer un cautionnement conformément au [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Délais de transmission

29. L'agent d'expédition (ou un tiers fournisseur de services autorisé agissant en son nom) est tenu de préparer et de transmettre les connaissements internes, les messages de fermeture de connaissements internes et les données supplémentaires sur le fret qui sont requis dans les délais prévus par le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

30. Les connaissements internes, les messages de fermeture de connaissements internes et les données supplémentaires sur le fret doivent être transmis par voie électronique à l'ASFC dans les délais indiqués dans le tableau ci-dessous (par mode), à moins d'une exemption à cette exigence accordée par l'ASFC. Se reporter aux paragraphes 93 à 98 pour obtenir de plus amples renseignements sur les exemptions aux données de l'IPEC/Manifeste électronique.

Délais	Maritime	Aérien	Ferroviaire	Routier
Pour la transmission électronique des données sur les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes pour les expéditions importées et en transit	24 heures avant le chargement ou l'arrivée selon le type et l'origine du chargement des marchandises*	4 heures avant l'arrivée ou avant l'heure de départ si le vol est de moins de 4 heures*	2 heures avant l'arrivée	1 heure avant l'arrivée
Pour la transmission électronique des données supplémentaires sur le fret restant à bord (FRAB)	24 heures avant le chargement ou l'arrivée selon le type et l'origine du chargement des marchandises*	4 heures avant l'arrivée ou avant l'heure de départ si le vol est de moins de 4 heures*	S.O.	S.O.

* Consulter les [chapitres 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)-maritime](#) (DECCE) et [chapitres 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE) pour obtenir des précisions sur les délais avant l'arrivée dans les modes maritime et aérien.

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

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

Délais de réutilisation des numéros de contrôle du fret

33. Le NCF figurant sur le connaissement interne ou le numéro de référence secondaire figurant sur la transmission de données supplémentaires sur le fret doit être unique et ne peut pas être réutilisé pendant 3 ans à compter du 1er janvier de l'année suivant son utilisation initiale.

34. Un NCF utilisé pour une transmission de données supplémentaires ne peut pas être utilisé de nouveau dans une transmission électronique de connaissement interne pour le même fret.

Communications électroniques avec l'ASFC

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

Demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC

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

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

38. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou au processus de demande connexe, communiquez avec l'USTCC

Courriel : tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca

Téléphone : **1-888-957-7224**

Option 1 pour les transactions EDI

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

1-613-946-0762 – appels de l'étranger

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

Portail du Manifeste électronique

40. Le [portail du Manifeste électronique](#) est une option élaborée par l'ASFC pour permettre aux négociants (transporteurs routiers et agents d'expédition) de transmettre par voie électronique

leurs renseignements avant l'arrivée via l'Internet. Le portail du Manifeste électronique a été conçu principalement pour les petites et moyennes entreprises afin de les aider à respecter les exigences et de faciliter la transition des déclarations papier vers la transmission des données avant l'arrivée par voie électronique. Le portail peut être utilisé pour transmettre les données sur les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes, mais il ne peut pas l'être pour transmettre les données supplémentaires sur le fret dans les modes aérien et maritime. Les données supplémentaires sur le fret doivent être transmises au moyen des services d'EDI. Les clients qui utilisent les services d'EDI pour transmettre des données à l'ASFC peuvent aussi avoir un compte pour le portail du Manifeste électronique.

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

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

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

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

Connaissements internes

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

44. L'agent d'expédition ou le fournisseur de services autorisé de cet agent doit préparer et transmettre un connaissement interne par voie électronique à l'ASFC avec les données requises, et ce, dans le délai prescrit, pour chaque expédition du chargement groupé dont il est responsable. De plus, il doit transmettre un message de fermeture de connaissement interne pour informer qu'aucun autre connaissement interne ne sera transmis pour l'expédition groupée.

45. Les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes qui sont transmis doivent contenir un certain nombre d'éléments de données obligatoires, conditionnels et facultatifs. Il faut remplir les champs des éléments de données obligatoires dans tous les connaissements internes et les messages de fermeture de connaissements internes transmis. Il faut remplir les champs des éléments de données conditionnels si des conditions précises sont respectées. En règle générale, les éléments de données facultatifs ne sont pas requis, mais peuvent être transmis par le client s'il les a en sa possession.

46. Les agents d'expédition non cautionnés ne peuvent pas transmettre les connaissances internes consolidés.

47. Pour obtenir une liste et une description de tous les éléments de données des connaissances internes et des messages de fermeture de connaissances internes, et de leur application, se reporter au [chapitre 5 : information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – papier creux \(DECCE\)](#) ou au [chapitre 8, Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Portail de papier creux \(DECCE\)](#).

48. Les données sur les connaissances internes électroniques peuvent être présentées jusqu'à 90 jours avant l'arrivée. Si les données ne doivent pas être utilisées, l'agent d'expédition doit envoyer un message de suppression (d'annulation) pour cette transmission de données sur les connaissances internes, et mettre à jour tout message de fermeture de connaissance interne applicable.

49. Les connaissances internes peuvent être transmis avant ou après la soumission de la déclaration de principal groupé. Cependant, tous les connaissances internes doivent être au dossier avant la soumission du message de fermeture de connaissance interne. Le message de fermeture de connaissance interne doit également être transmis dans les délais prescrits. Les clients sont invités à collaborer avec leurs partenaires de la chaîne commerciale pour éviter les retards dans le traitement.

50. Dans le cadre d'un groupement à plusieurs niveaux (lorsqu'un agent d'expédition vend la totalité ou une partie de l'espace dans un conteneur à un autre agent d'expédition), l'agent d'expédition de premier niveau soumet un connaissance interne consolidé indiquant que le deuxième agent d'expédition est l'expéditeur ou le destinataire. L'agent d'expédition de deuxième niveau transmettra ensuite des connaissances internes électroniques pour toutes les expéditions faisant partie de ce groupement. Les connaissances internes indiquent que le NCF du transporteur est le NCF principal, et le message de fermeture du connaissance interne doit préciser que le NCF du connaissance interne de l'agent d'expédition de niveau précédent est le NCF précédent. Ce processus sera utilisé quel que soit le nombre de niveaux de groupement.

Données supplémentaires sur le fret (modes aérien et maritime seulement)

51. Les agents d'expédition sont responsables de la transmission des données supplémentaires sur le fret, lesquelles sont requises pour tout le FRAB groupé, dans les modes aérien et maritime seulement. Des connaissances internes sont requis pour toutes les autres expéditions de fret groupé.

52. L'agent d'expédition ou son fournisseur de services autorisé doit transmettre par voie électronique à l'ASFC les données supplémentaires sur le fret dans les délais réglementaires, tel qu'il est précisé au paragraphe 30 du présent mémorandum. **Remarque** : Seuls les délais dans les modes aérien et maritime s'appliquent.

53. Les données supplémentaires sur le fret peuvent être transmises avant ou après la déclaration principale du fret groupé.

54. Les données supplémentaires sur le fret seront acceptées si la déclaration principale du fret connexe n'est pas au dossier. Lorsque la déclaration principale du fret est enregistrée, les données supplémentaires sur le fret seront liées à la déclaration principale. Par conséquent, il est impératif que le NCF de la déclaration principale soit transmis de façon exacte avec les données supplémentaires sur le fret.

55. Pour obtenir une liste exhaustive des renseignements qu'un agent d'expédition doit inclure dans les données supplémentaires sur le fret, et pour obtenir d'autres renseignements, se reporter au [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – maritime \(DECCE\)](#), annexe D, ou au [chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien \(DECCE\)](#), annexe E.

Avis et messages d'erreur

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

57. Les clients peuvent s'attendre à recevoir 2 types de messages-réponses des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent des documents avant l'arrivée par voie électronique :

- (a) réponses positives
- (b) réponses d'erreur

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

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

Avis sur l'état

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

Manifeste acheminé (ne s'applique pas aux données supplémentaires sur le fret)

61. Le manifeste acheminé est une copie des données transmises (à l'heure actuelle, seuls les connaissements internes sont visés) envoyée aux clients inscrits désignés; il est mis à la disposition des clients dans le but d'améliorer les voies de communication entre toutes les parties. Les clients qui transmettent des données sur les connaissements internes et messages de fermeture de connaissements internes peuvent désigner les clients inscrits auprès de l'ASFC

à qui ils aimeraient envoyer une copie de leurs données. L'échange d'information à l'aide du manifeste acheminé améliorera l'efficacité des communications entre partenaires de la chaîne commerciale.

Avis de dégroupement

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

L'avis de dégroupement sert à :

- aviser l'exploitant d'entrepôt que l'expédition peut quitter son entrepôt et être placée sous le contrôle de l'agent d'expédition (ou obtenir la mainlevée – si la mainlevée a lieu à l'entrepôt primaire);
- aviser l'agent d'expédition que les marchandises peuvent quitter l'entrepôt et être livrées (si la mainlevée est obtenue) ou transportées à l'entrepôt de destination indiqué sur le connaissement interne électronique;
- aviser l'agent d'expédition précédent que le NCF est acquitté et que la responsabilité est transférée au nouveau NCF/connaissement interne électronique.

63. Les agents d'expédition doivent connaître le statut de toute marchandise qui est sur le point d'être récupérée dans un entrepôt d'attente. Si une expédition n'est pas relâchée de l'entrepôt primaire, elle doit être livrée à l'entrepôt du port de destination indiqué sur la transmission électronique du connaissement interne. Des pénalités seront émises contre l'agent d'expédition, dont le code du transporteur est lié au NCF du connaissement interne électronique en question, si la marchandise est livrée à l'importateur/consignataire avant d'avoir été relâchée par l'ASFC.

64. Si une expédition unique (envois consécutifs) ou des groupements par acheteur sont destinés à un entrepôt d'attente principal, un avis de dégroupement ne sera émis qu'une fois que toutes les expéditions comprises dans le groupement auront obtenu la mainlevée de l'ASFC.

65. Les agents d'expédition non cautionnés n'ont pas l'autorisation de transporter les marchandises n'ayant pas fait l'objet d'une mainlevée à l'intérieur du Canada. Pour pouvoir transporter ces marchandises au-delà du premier port d'arrivée (PPA), les connaissements internes électroniques doivent être soumis par un agent d'expédition cautionné ou la responsabilité en transport des marchandises doit être transférée à un transporteur cautionné ou faire l'objet d'un autre manifeste par un transporteur cautionné ou par un agent d'expédition cautionné. Des pénalités seront émises contre l'agent d'expédition non-cautionné, dont le code de transporteur est lié au NCF du connaissement interne électronique en question, lorsque de la marchandise non-relâchée quitte l'entrepôt vers une autre destination au Canada avec un NCF non-cautionné.

66. L'avis de dégroupement est actuellement un avis facultatif que les clients ne reçoivent que s'ils s'y sont inscrits. Si un agent d'expédition reçoit l'avis de dégroupement alors que l'exploitant de l'entrepôt d'attente ne le reçoit pas, il peut imprimer le message de notification de l'EDI et en fournir une copie papier à l'exploitant de l'entrepôt d'attente. L'exploitant de l'entrepôt d'attente

se servira de cette copie papier pour permettre à l'agent d'expédition de prendre possession des expéditions portant le NCF principal.

67. Des formats papier alternatifs sur l'avis de dégroupement se trouvent à [l'annexe A](#) de ce présent memorandum.

68. Lorsque des entrepôts d'attente sont enregistrés pour recevoir l'avis de dégroupement, le fret groupé peut être transféré à l'entrepôt d'attente de destination ou partir de l'entrepôt d'attente principal sans qu'il soit nécessaire de présenter des documents ou d'obtenir l'autorisation de l'ASFC.

69. Les clients voulant recevoir l'avis doivent s'inscrire auprès de [l'Unité des services techniques aux clients commerciaux \(USTCC\)](#).

70. Pour obtenir une description de tous les avis, messages d'erreur et codes, et de leur application, ainsi que des demandes d'avis d'état, se reporter au [chapitre 8 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Portail de papiers creux \(DECCE\)](#), ou au [chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis \(DECCE\)](#).

Avis d'évaluation du risque

71. Des avis d'évaluation du risque pourraient être envoyés au client lorsque l'ASFC requiert davantage de renseignements sur le connaissance interne ou la déclaration supplémentaire ou pour lui fournir des directives précises concernant le chargement/déchargement du fret. Un avis d'évaluation du risque peut être émis en tout temps à partir du moment où le connaissance interne ou la déclaration supplémentaire a été transmis au bureau de destination final. Lorsque l'ASFC envoie un avis d'évaluation du risque exigeant de l'information supplémentaire, celui-ci doit être répondu dans les plus brefs délais. Faute de répondre à l'avis d'évaluation du risque en fournissant l'information obligatoire demandée peut entraîner des délais variés visant la marchandise tel que la retenue de la marchandise à l'arrivée pour l'obtention d'information ou pour inspection de même que des sanctions pour non-conformité tel que des sanctions administratives pécuniaires (SAP).

72. Ces avis sont envoyés aux parties concernées en fonction du type d'avis et de l'auteur de la transmission. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les avis d'évaluation du risque, consulter le [chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis \(DECCE\)](#).

73. À l'instar des avis de rejet (ou des codes d'erreurs), les avis d'évaluation du risque comprennent un champ codé signalant la raison pour laquelle l'avis a été émis et, dans certains cas, l'élément de données nécessitant des éclaircissements ou des explications. En outre, les avis d'évaluation du risque peuvent comporter un champ de texte libre pour les remarques afin de fournir aux clients externes des renseignements supplémentaires sur le champ codé, ou des directives.

74. Les systèmes de l'ASFC envoient des messages codés de retenue ou d'annulation à l'auteur de la transmission et aux autres parties concernées. Le message est envoyé aux parties par le même moyen de communication électronique utilisé pour la transmission reçue.

Ces messages font mention du NCF figurant sur le connaissement interne. L'agent d'expédition a la responsabilité de vérifier s'il y a des messages codés dans ses systèmes.

75. Pour obtenir une description exhaustive des avis d'évaluation du risque, se reporter au [chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis](#) (DECCE).

Corrections

Corrections apportées aux données sur les connaissements internes

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

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

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

79. La fonction « suppression » (annulation) sert à éliminer intégralement des enregistrements ou groupes d'enregistrements. La suppression doit être utilisée s'il est établi que les marchandises ne viendront pas au Canada; sinon, il faut utiliser le changement ou la modification.

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

81. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la transmission de changements ou de modifications aux données sur les connaissements internes, se reporter au [chapitre 5 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – papier creux](#) (DECCE) ou au [chapitre 8 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – portail de papier creux](#) (DECCE).

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

82. S'il faut changer le numéro de référence d'une transmission de données supplémentaires de fret, il faut envoyer une demande de suppression, puis d'ajout, pour la transmission de données supplémentaires sur le fret. Une demande de changement ne sera pas acceptée en pareil cas.

83. Les changements aux données supplémentaires sur le fret doivent être apportés jusqu'à 30 jours après l'arrivée, et ce, dès qu'ils sont connus.

84. Si le NCF principal transmis avec les données supplémentaires sur le fret doit être corrigé, le client peut envoyer une demande de modification de la transmission des données supplémentaires sur le fret pour corriger cet élément de données.

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

86. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la transmission de changements aux données supplémentaires sur le fret, se reporter au [chapitre 1 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – maritime \(DECCE\)](#) ou au [chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – aérien \(DECCE\)](#).

Modifications après l'arrivée

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

88. Il est possible de modifier tout élément de données, sauf le numéro de connaissance interne (si une modification est requise, il faudra transmettre manuellement une demande de suppression).

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

90. Lorsque les circonstances exigent qu'une correction soit apportée immédiatement, par exemple lorsque le moyen de transport est arrivé et que la déclaration a été effectuée au bureau d'entrée (le chauffeur est en attente), il est possible de présenter le

formulaire [BSF673](#) (en double exemplaire) au bureau aux fins de traitement afin de permettre au moyen de transport de poursuivre ou le traitement du fret.

91. Les clients doivent soumettre 2 exemplaires du formulaire [BSF673](#) à un bureau du secteur commercial de l'ASFC.

92. Le code de sous-emplacement du bureau de destination ne doit pas être modifié après l'arrivée du fret à la destination indiquée. Si le fret doit être transféré dans un autre entrepôt d'attente (code de sous-emplacement) après l'arrivée du fret, un nouveau manifeste papier doit être soumis et approuvé par l'ASFC.

Exceptions à la transmission de données électronique avant l'arrivée

93. Certains types de fret peuvent être exemptés de l'obligation de transmettre des données sur le fret, des connaissances internes ou des données supplémentaires sur le fret. Il est conseillé aux agents d'expédition de consulter les [mémoires D](#) avant l'arrivée pour connaître les exceptions relatives au fret pour chaque mode de transport. Si le transporteur n'a pas besoin de transmettre les données sur le fret avant l'arrivée, l'agent d'expédition n'aura également pas besoin de transmettre les données sur le connaissance interne avant l'arrivée ou les données supplémentaires sur le fret. Si un agent d'expédition décide de transmettre des données avant l'arrivée, il doit se conformer aux exigences pour la rapidité et la précision en fonction du mode de transport.

Procédures pour le fret groupé exempté du programme IPEC ou du Manifeste électronique

94. Les expéditions de fret groupé exemptées du programme IPEC ou du Manifeste électronique doivent être notées sur un document approuvé de contrôle du fret secondaire et présentées à l'ASFC avec une copie du NCF principal aux fins de dégroupement. Chaque expédition doit être notée sur un DCF distinct, dont chacun des champs obligatoires doit être rempli en bonne et due forme conformément aux instructions figurant aux annexes du [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#). Le DCF doit comprendre le NCF précédent.

95. Les DCF secondaires serviront d'avis d'arrivée des marchandises pour le destinataire. Ces copies doivent être présentées à l'ASFC accompagnées des documents de mainlevée connexes. Lorsque la mainlevée est autorisée par l'ASFC, la copie de l'autorisation de livraison douanière des DCF secondaires est estampillée et remise à l'exploitant d'entrepôt d'attente pour lui permettre de relâcher les marchandises.

Expéditions aériennes par camion

96. Le fret des expéditions aériennes par camion sont exemptées des transmissions primaire de données de fret par voie électronique avant l'arrivée.

97. Si le fret principal associé à une expédition aérienne par camion est groupé et arrive au Canada à bord d'un moyen de transport routier, l'agent d'expédition a 2 options pour la déclaration de chacune des expéditions groupées :

- ne pas transmettre par voie électronique des connaissements internes préalables à l'arrivée pour les expéditions comprises dans une expédition groupée. Présenter à l'ASFC des connaissements internes en papier pour chaque expédition dans l'expédition groupée après l'arrivée.
- transmettre par voie électronique des connaissements internes mentionnant le numéro de connaissement aérien à titre de numéro de contrôle du fret principal pour chacune des expéditions dans l'expédition groupée et présenter par voie électronique un message de fermeture de connaissement interne.

98. Lorsque les expéditions arrivent à destination comme indiqué sur les connaissements internes, un message d'attestation de l'arrivée à l'entrepôt d'attente (MAAEA) est requis pour chaque connaissement interne, qu'ils soient imprimés ou électroniques. Si des documents de mainlevée figurent au dossier et sont en règle, les expéditions obtiendront la mainlevée.

Lorsqu'une expédition déclarée sur un connaissement interne électronique se trouve dans un entrepôt primaire et ne peut être transportée à l'entrepôt de destination ou ne peut obtenir la mainlevée, car le fret principal n'est pas au dossier, l'agent d'expédition doit fournir une copie de la lettre de transport aérien (LTA) de groupage à l'ASFC et il doit demander que l'arrivée de la LTA de groupage soit indiquée. La LTA de groupage présentée à l'ASFC doit être celle qui concorde avec le NCF précédent sur le message de fermeture de papier creux de l'agent d'expédition.

Mouvement et contrôle des marchandises qui n'ont pas obtenu la mainlevée au Canada

Message d'attestation de l'arrivée à l'entrepôt d'attente (MAAEA)

99. Le MAAEA est un message électronique envoyé par un exploitant de l'entrepôt d'attente à l'ASFC lorsque le fret qui n'a pas obtenu la mainlevée destiné à leur entrepôt arrive physiquement. Un MAAEA doit être envoyé pour chaque NCF qui a cet entrepôt comme destination finale, et ce, que le NCF soit en format électronique ou papier. Les exploitants de l'entrepôt d'attente doivent communiquer avec [l'Unité des services techniques aux clients commerciaux \(USTCC\)](#) pour s'inscrire et se conformer aux exigences relatives au MAAEA. Puisque cette fonction n'est pas actuellement appuyée par le portail du Manifeste électronique, les clients doivent utiliser l'EDI pour transmettre le MAAEA.

Fret groupé destiné au PPA

100. Les connaissements internes qui doivent être dégroupés physiquement ne peuvent être destinés qu'à un entrepôt d'attente qui permet le dégroupement. Consultez le [Mémoire D4-1-4, Entrepôts d'attente des douanes](#) pour obtenir des renseignements sur les différentes catégories d'entrepôt.

101. Les entrepôts de bureaux de douane qui correspondent au PPA sont des entrepôts qui ne font pas de dégroupage; par conséquent, seules les expéditions consécutives ou les groupements par acheteur peuvent être envoyés aux bureaux de douane correspondant au PPA et y obtenir la mainlevée.

102. Les agents d'expédition non cautionnés ne peuvent déplacer des marchandises qui n'auront pas obtenu la mainlevée à l'intérieur du Canada. Pour transporter ces marchandises au-delà du PPA, les connaissements internes électroniques doivent être soumis par un agent d'expédition cautionné ou la responsabilité en transport des marchandises doit être transférée à un transporteur cautionné. Les agents d'expédition qui dégroupent et déchargent du fret au-delà du PPA sont fortement encouragés à obtenir un code de transporteur pour agent d'expédition cautionné.

Fret groupé destiné à l'intérieur du pays

103. Le fret qui n'a pas obtenu la mainlevée peut seulement être transporté à l'intérieur du Canada sous un code de transporteur cautionné par l'ASFC. Un agent d'expédition cautionné peut retenir les services d'un transporteur ou d'un autre agent d'expédition pour qu'il transporte les marchandises en son nom. Cependant, la responsabilité à l'égard des droits et taxes sur les marchandises qui n'ont pas obtenu la mainlevée transportées à l'intérieur du Canada incombe toujours au détenteur du code de transporteur cautionné figurant sur le DCF non acquitté tant que les marchandises ne font pas l'objet d'une mainlevée ou qu'un transfert de responsabilité n'a pas été officiellement effectué. Seul un nouveau manifeste en format papier permet de transférer la responsabilité à un autre transporteur ou agent d'expédition.

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

105. Lorsque le fret principal arrive physiquement à l'entrepôt d'attente de destination, l'exploitant de l'entrepôt envoie un MAAEA à l'ASFC, ce qui envoie un avis de dégroupement automatisé à l'exploitant de l'entrepôt, à l'agent d'expédition et au transporteur principal, et le fret principal sera acquitté.

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

107. À l'arrivée de chaque expédition à leur destination finale, l'exploitant de l'entrepôt d'attente envoie un MAAEA pour chacune des expéditions. Si une demande de mainlevée figure au dossier et que le statut de la demande est « mainlevée recommandée » au moment de l'arrivée à la destination finale, les expéditions obtiennent la mainlevée.

108. Lorsque les expéditions qui ont été groupées ont des destinations finales différentes, le transporteur principal transporte les marchandises jusqu'à la destination figurant sur le document de fret principal. Un MAAEA sera transmis pour le fret principal et toutes les

expéditions groupées ayant la même destination que le fret principal seront aussi « arrivées ». Les connaissements internes dont la destination est différente garderont le statut « déclaré » jusqu'à leur arrivée à la destination figurant sur les connaissements internes. Les marchandises qui n'ont pas obtenu la mainlevée peuvent être transportées à leur destination finale par un agent d'expédition cautionné ou par un transporteur ou agent d'expédition dont les services ont été retenus par l'agent d'expédition cautionné. Ce dernier demeure responsable du paiement des droits et des taxes.

Envois uniques et groupements par acheteur

109. Les expéditions uniques sont composées d'une seule expédition, mais font intervenir à la fois un agent d'expédition et un transporteur principal. Les expéditions uniques sont considérées comme étant groupées aux fins des transmissions IPEC ou de manifeste électronique. Le transporteur principal doit effectuer une transmission électronique sur le fret dans laquelle il doit cocher « oui » pour le groupement (routier et ferroviaire) ou « O » pour les exigences supplémentaires (aérien et maritime). L'agent d'expédition doit transmettre un connaissement interne et un message de fermeture de connaissement interne par voie électronique pour tous les modes. Les expéditions uniques sont traitées comme s'il s'agissait d'expéditions groupées assorties de plusieurs connaissements internes.

110. Les expéditions uniques qui sont destinées au même entrepôt d'attente que le fret principal feront l'objet d'un MAAMT ou d'un MAAEA sur le fret principal et, si une demande de mainlevée est au dossier et en règle, l'expédition obtiendra la mainlevée et un avis de dégroupement sera envoyé. Si l'expédition n'obtient pas la mainlevée, l'avis de dégroupement ne sera pas envoyé et l'expédition ne sera pas autorisée à quitter l'entrepôt d'attente. Une fois que l'expédition a obtenu la mainlevée, l'avis de dégroupement sera envoyé et l'exploitant de l'entrepôt d'attente aura l'autorisation de permettre à l'envoi de quitter l'entrepôt.

111. Les groupements par acheteur sont un groupe d'expéditions uniques documentées dans les transmissions de connaissements internes électroniques pour un seul message de fermeture de connaissement interne. Les connaissements internes électroniques doivent être destinés au même entrepôt d'attente ou terminal et toutes les expéditions doivent relever du même importateur.

112. Les groupements par acheteur peuvent être destinés à un entrepôt d'attente principal aux fins de mainlevée. Toutefois, aucune expédition d'un groupement par acheteur ne peut sortir de l'entrepôt d'attente avant que toutes les expéditions aient obtenu la mainlevée de l'ASFC. Lorsque toutes les expéditions auront obtenu la mainlevée de l'ASFC, un avis de dégroupement sera émis.

Livraison directe à l'entrepôt d'attente de dégroupement

113. Les expéditions groupées expédiées à un agent d'expédition et déclarées par le transporteur principal au PPA peuvent obtenir l'autorisation de l'ASFC pour être transportées directement à la catégorie d'entrepôt de douane de l'agent d'expédition, selon le code de sous-emplacement d'entrepôt figurant dans les renseignements sur le fret fournis par le transporteur principal, dans les conditions suivantes :

- (a) les renseignements sur le fret avant l'arrivée du transporteur déclarant indiquent que l'agent d'expédition est le destinataire et l'indicateur de groupement est « O »; et
- (b) les renseignements sur le connaissance interne secondaire avant l'arrivée sont versés au dossier et l'état est déclaré au PPA; et
- (c) le transporteur déclarant est cautionné (le cas échéant) et demeure responsable des marchandises déclarées jusqu'à ce qu'un transfert de responsabilité ait eu lieu à l'entrepôt d'attente de destination; et
- (d) l'exploitant d'entrepôt d'attente qui reçoit le fret transmet un MAAEA électronique aux termes de l'article 14 du [Règlement sur les entrepôts d'attente des douanes](#); et
- (e) l'entrepôt d'attente de catégorie CW peut recevoir l'avis de dégroupement électronique de l'ASFC.

114. Une retenue au PPA a préséance sur une autorisation de sortie qui pourrait être accordée par l'ASFC. Lorsqu'une expédition est retenue pour un examen de santé, de sûreté et de sécurité, elle sera conservée à l'entrepôt d'attente principal au PPA. Dans les modes routier et ferroviaire, il s'agira du bureau commercial désigné ou du premier point d'intervention opérationnel, selon le cas. Le transport au-delà de l'entrepôt d'attente principal au PPA, du bureau commercial désigné ou du premier point d'intervention opérationnel ne sera permis que si l'ASFC l'autorise.

Expéditions en transit

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

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

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

116. Des données sur les connaissances internes doivent être transmises avant l'arrivée pour chaque expédition d'un groupement qui transite par le Canada à destination ou en provenance de l'étranger.

117. Tant que l'ASFC n'aura pas mis en œuvre une solution de transit électronique complète, les exceptions suivantes à la politique sur les expéditions groupées en transit s'appliqueront :

- (a) exempter temporairement les agents d'expédition de l'obligation de soumettre des connaissements internes électroniques pour les expéditions en provenance des États-Unis et transitant par le Canada vers l'étranger (États-Unis – Canada – destination à l'étranger);
- (b) permettre temporairement la soumission de connaissements internes ou de données supplémentaires sur le fret groupé provenant de l'étranger et transitant par le Canada vers les États-Unis (destination à l'étranger-Canada-États-Unis), lorsque tous les connaissements internes de l'expédition groupée transitent par le Canada.

118. Dans le cas d'un groupement à plusieurs niveaux (tel que décrit au paragraphe 50), lorsque le groupement est en transit, si l'agent d'expédition de premier niveau choisit de transmettre des données supplémentaires sur le fret plutôt que des connaissements internes électroniques, conformément à l'exception ci-dessus (paragraphe 116), alors :

- s'il y a seulement un agent d'expédition de deuxième niveau ou un agent d'expédition, l'agent d'expédition de niveau inférieur peut transmettre des connaissements internes électroniques et utiliser le NCF du transporteur principal comme NCF précédent sur son message de fermeture de papier creux. L'agent d'expédition de niveau inférieur peut aussi choisir de transmettre des données supplémentaires sur le fret plutôt que des connaissements internes électroniques;
- s'il y a plus d'un agent d'expédition de deuxième niveau, tous les agents d'expédition de deuxième niveau devront transmettre des données supplémentaires sur le fret plutôt que des connaissements internes électroniques lorsque l'agent d'expédition de premier niveau transmet des données supplémentaires.

Ces scénarios complexes nécessitent une communication entre les partenaires de la chaîne commerciale afin d'assurer le traitement efficace de toutes les transmissions.

119. Les expéditions en transit peuvent être documentées sur un connaissement interne électronique à l'aide d'un NCF commençant par un code de transporteur 8000 et indiquant un port de sortie comme port de destination. Dans ces cas, l'expédition doit être physiquement exportée par un transporteur commercial. L'agent d'expédition doit fournir au transporteur qui transporte physiquement les marchandises un exemplaire papier du document [A8A\(B\) – En douane – Document de contrôle du fret](#) ou de la transmission électronique du connaissement interne pour chaque expédition exportée. Le transporteur présentera ce document à l'ASFC lorsque l'expédition sera déclarée aux fins d'exportation conformément au [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

120. Lorsqu'un NCF principal groupé et tous les connaissements internes électroniques connexes sont destinés à un port de sortie aux fins d'exportation, il est possible que l'agent d'expédition ne connaisse pas le code du port de sortie et le code de sous-emplacement au moment de la transmission électronique du connaissement interne. Dans ce cas, l'agent d'expédition peut désigner le port et le sous-emplacement du déchargement comme le port de sortie et de sous-emplacement sur ses connaissements internes électroniques. Le transporteur principal est tenu d'indiquer le code du port de sortie et du sous-emplacement dans la transmission sur le fret principal.

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

121. Les agents d'expédition doivent transmettre les données sur le fret IPEC ou du Manifeste électronique pour toutes les marchandises à destination du Canada, ou transitant par le Canada, à moins qu'il n'y ait une exemption ou une exception.

122. Les processus suivants ne font pas l'objet d'exemptions relatives aux données avant l'arrivée, mais les exigences de déclaration ou de transmission avant l'arrivée diffèrent d'une certaine manière.

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

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

- (a) des données supplémentaires sur le fret doivent être transmises avant l'arrivée pour chaque expédition de FRAB, et ce, dans les délais prescrits selon le mode de transport. L'ASFC acceptera des connaissements internes électroniques pour les expéditions de FRAB. À l'heure actuelle, il s'agit d'une exception aux exigences concernant les données supplémentaires sur le FRAB.
-
- (b) lorsque les expéditions entrent à nouveau au Canada en tant qu'importations, des connaissements internes doivent être transmis avant l'arrivée pour chacune des expéditions et être assortis d'un message de fermeture de connaissance interne.
-
- (c) les données sur les connaissements internes et le message de fermeture doivent être transmis dans les délais prescrits selon le mode de transport de l'importation.
-
- (d) le NCF utilisé pour transmettre les données supplémentaires sur le fret ne peut être le même que le numéro utilisé pour transmettre le connaissance interne. Si le même NCF est utilisé pour le connaissance interne, un avis de rejet indiquant « NCF en double » sera émis.

Expéditions fractionnées (mode aérien seulement)

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

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

Arrivée des expéditions fractionnées

Lorsque le fret principal doit être acquitté par un ou plusieurs connaissements internes, l'agent d'expédition ou l'importateur dispose des options suivantes :

- Attendre l'arrivée de l'entière expédition avant de faire transférer les marchandises à l'entrepôt d'attente CW.
 - À l'arrivée de la **dernière** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal. Un avis de dégroupement est produit, et l'entière expédition peut quitter l'entrepôt et être transportée à l'entrepôt d'attente CW indiqué sur les connaissements internes électroniques.
- Faire transférer les parties de lots à l'entrepôt d'attente CW à leur arrivée.
 - À l'arrivée de la **première** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal. Le même avis de dégroupement peut être cité pour permettre à la première partie de lot et aux lots subséquents de quitter l'entrepôt et d'être transportés à l'entrepôt d'attente CW indiqué sur les connaissements internes électroniques.

Une fois à l'entrepôt d'attente CW :

- Si toutes les marchandises documentées sur un seul connaissement interne sont contenues dans une partie de lot, elles peuvent obtenir la mainlevée.
 - L'exploitant de l'entrepôt d'attente CW indiquera l'arrivée de ce connaissement interne, et l'expédition pourra obtenir la mainlevée.

Si seulement une partie des marchandises figurant sur un seul connaissement interne a été transférée à l'entrepôt d'attente CW, les options suivantes sont offertes :

1. Attendre l'arrivée de l'entière expédition avant d'obtenir la mainlevée des marchandises.
 - a. À l'arrivée de la **dernière** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal. Si la mainlevée est obtenue, l'entière expédition peut quitter l'entrepôt.
 - b. Une fois que toutes les caisses figurant sur la LTA de groupage sont effectivement arrivées à l'entrepôt d'attente AA/AH, elles peuvent toutes être transférées en un voyage à l'entrepôt d'attente CW, qui indiquera la quantité totale de caisses (p. ex., 100 caisses) sur le MAAEA.
2. Déposer une demande de mainlevée pour la totalité du lot et faire indiquer l'arrivée de la première partie de lot.
 - a. À l'arrivée de la **première** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal. Le même avis de mainlevée peut être cité pour permettre à la première partie de lot et aux lots subséquents de quitter l'entrepôt.
3. Déposer un sommaire (un processus sur papier) pour séparer la partie du lot qui est effectivement arrivée et obtenir la mainlevée pour cette partie.
 - a. À l'arrivée de la **première** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal.
 - b. Une demande de mainlevée distincte devra être effectuée pour chaque sommaire.

Remarque : L'agent d'expédition ou l'importateur avisera l'exploitant d'entrepôt de l'option choisie, et l'exploitant d'entrepôt indiquera l'arrivée du fret selon l'option choisie.

Déroutement maritime

126. Les procédures suivantes s'appliquent si l'agent d'expédition est informé, alors qu'il est en route pour le Canada, que plusieurs conteneurs figurant sur la déclaration de fret seront déroutés vers un autre emplacement à l'arrivée au Canada :

- (a) un changement au connaissement interne original doit être transmis enlevant le conteneur dérouté et modifiant le poids, le nombre d'unités et tout autre élément de donnée pertinent;
- (b) un nouveau connaissement interne doit être soumis avec un nouveau NCF pour identifier les conteneurs qui ont été enlevés du NCF original. Une note doit être inscrite dans le champ « Remarques spéciales » indiquant le NCF original et que l'expédition est un déroutement;
- (c) le message de fermeture du connaissement interne doit être modifié pour ajouter le nouveau NCF du connaissement interne.

Expéditions aériennes incluant des marchandises d'expédition de faible valeur (EFV) et autres marchandises

127. Lorsqu'une lettre de transport aérien contient des marchandises EFV de même que de la marchandise autre, la marchandise EFV doit être documentée sur un rapport sur les données supplémentaires sur le fret ou sur un connaissement interne électronique. Pour de plus amples renseignements, voir le [Mémoire D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien.](#)

Autres procédures d'expédition particulières

128. D'autres procédures d'expédition particulières sont énoncées dans le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises,](#) notamment :

- marchandises égarées
- importateur non résident
- transport d'expéditions sous connaissement à ordre
- 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)

Marchandises excédentaires ou manquantes

129. Advenant un écart entre les données transmises ou les marchandises déclarées, il faut utiliser le nombre de pièces trouvées à l'arrivée et suivre la procédure décrite dans le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises.](#)

Défaut de transmettre l'information avant l'arrivée ou avant le chargement

130. L'ASFC exige des renseignements complets relatifs à toutes les marchandises spécifiées avant le chargement ou l'arrivée au Canada. Lorsqu'aucun renseignement avant l'arrivée n'a été transmis, et qu'aucune exemption ou exception ne s'applique, une transmission de connaissance interne est exigée aussitôt que cela est constaté.

Plan d'urgence en cas de panne de système

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

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

133. Le [Plan d'urgence en cas de pannes de système](#) de l'ASFC établit les procédures pour l'importation commerciale de marchandises dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC dans tous les modes.

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

Renseignements sur les pénalités

135. Pour obtenir des renseignements sur les sanctions administratives, consultez le [Mémoire D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). De plus amples renseignements sur les sanctions administratives pécuniaires se trouvent sur le [site Web externe de l'ASFC](#).

136. 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

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

ANNEXE A

Renseignements supplémentaires sur l'avis de dégroupement — options papier à l'intention des exploitants des entrepôts d'attente, des exploitants de terminaux et des agents d'expédition

Cette page fournit des renseignements aux agents d'expédition, aux exploitants des entrepôts d'attente et aux exploitants de terminaux des clarifications à l'égard de l'avis de dégroupement et du processus par lequel les exploitants des entrepôts d'attente peuvent libérer les marchandises de l'entrepôt d'attente à l'agent d'expédition.

Vous trouverez ci-dessous différentes options pour les avis de dégroupement papier de l'EDI et du portail du Manifeste électronique.

Les renseignements suivants comprennent des données techniques et ils sont destinés aux clients commerciaux de l'ASFC.

Exemples EDI

Avis de dégroupement de l'agent d'expédition — ANSI

La ligne 7 du tableau suivant indique le code de l'avis de dégroupement (8000).

La ligne 8 du tableau suivant indique le NCF principal (p. ex. le NCF du transporteur maritime est reçu par l'exploitant de l'entrepôt d'attente).

Les lignes 9 et 10 du tableau suivant indiquent les connaissances internes connexes liés au NCF principal.

```
ISA* 00*      *00*      *ZZ*SENDERID  *ZZ*RECEIVERID  *141216*0002*U* 00601*350000001*
0*T* :!
GS*AU*23*APPRECEIVERID* 20141216*0002*999999999*X* 007010!
ST* 350*9999!
M10*ZZZZ*ZZ**1*LA0-1000*ECRD40*8XXA2XXXCCN1*1**Z **HBC2SECBNID*****S!
P4*0495*20141215**3599*2359!
V9*ZZZ* 8000!
X4*9XXXCCN1*****20141216**AA**ZZZZ*****ZZ*ME3-1102!
X4***916*8XXAHB1*20141216**AA**ZZZZ*****ZZ*SA3-1101!
X4***916*8XXAHB2 *20141216**AA**ZZZZ*****ZZ*SA3-1102!
SE*8*9999!
GE* 1*999999999!
IEA* 1*350000001!
```

Avis de dégroupement de l'agent d'expédition — EDIFACT

La ligne 7 du tableau suivant indique le NCF principal (p. ex. le NCF du transporteur maritime est reçu par l'exploitant de l'entrepôt d'attente).

La ligne 10 du tableau suivant indique le code de l'avis de dégroupement (8000).

Les lignes 11 et 12 du tableau suivant indiquent les connaissements internes associés au NCF principal.

```
UNB+UNOC:3+CBSANETID:ZZ+CLIENTNETID:ZZ+141216:0002+X'  
UNG+GOVCBR+CCR+ZZ:1+141216:0002+9999+UN+D:13A'  
UNH+1234+GOVCBR:D:13A:UN+ECRD40'  
BGM+23:::LA0-1000+8XXA2XXXCCN1:1:1+11'  
DTM+9:201412152359:203'  
RFF+AGO:HBC2SECBNID'  
RFF+ACE:9XXXCCN1::ME3-1102'  
GOR++5'  
LOC+1+0495+3599'  
STS++2:::8000'  
DOC+916+8XXAHB1:::SA3-1101'  
DOC+916+8XXAHB2:::SA3-1102'  
UNS+D'  
HYN+3'  
UNS+S'  
UNT+14+1234'  
UNE+1+9999'  
UNZ+1+X'
```


Message — Message : Ce connaissance interne a été dégroupé		
Port of Destination — Bureau de destination : 0495	Sublocation (Warehouse Office Code) – Sous- emplacement du fret (code de l’entrepôt) : 3599	
Related Document Type — Type de document apparenté : Message de fermeture de connaissance interne	Related Document Number – Numéro du document apparenté : 9XXXCCN1	
Deconsolidation Document Type/Number – Dégroupement type/numéro du document : Connaissance interne : 8XXAHB1 Connaissance interne : 8XXAHB2		
<u>Date/Time of Status</u> <u>Date et heure du statut</u>	<u>Status - Statut</u>	<u>Message — Message</u>
AAAA-MM-JJ HH:MM	Dégroupé	Ce connaissance interne a été dégroupé
AAAA-MM-JJ HH:MM	Acquitté	Cette expédition a été acquittée par l’ASFC
AAAA-MM-JJ HH:MM	Arrivé	Ce connaissance interne est arrivé
AAAA-MM-JJ HH:MM	Déclaré	Ce connaissance interne a été déclaré au premier point d’arrivée
AAAA-MM-JJ HH:MM	Fret complet	Ce connaissance interne concerne un fret complet
AAAA-MM-JJ HH:MM	Non apparié	Ce connaissance interne n’est pas apparié
AAAA-MM-JJ HH:MM	Accepté	Ce connaissance interne a été accepté par l’ASFC
AAAA-MM-JJ HH:MM	Soumis	Ce connaissance interne a été soumis à l’ASFC

Références

Bureau de diffusion	Unité des programmes des transporteurs et du contrôle du fret Division de la gestion des programmes et des politiques Direction du programme commercial Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux
Dossier de l'administration centrale	
Références légales	<i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i> <i>Loi sur les douanes</i> <i>Règlement sur les entrepôts d'attente des douanes</i> <i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i> <i>Règlement sur le transit des marchandises</i>
Autres références	D3-1-1 , D3-2-1 , D3-1-8 , D3-4-2 , D3-5-1 , D3-6-6 , D4-2-1 , D4-1-4 , D4-3-4 , D4-3-5 , D17-1-4 , D22-1-1 DECCE
Ceci annule le mémorandum D	D3-3-1, daté du 20 septembre 2016
Modifié le	2021-12-14