

## FOIRE AUX QUESTIONS

### DÉCLARATION PRÉALABLE DU FRET – SECTEUR MARITIME ET RÈGLE DES 24 HEURES

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), anciennement l'Agence des douanes et du revenu du Canada, a reçu de nombreuses questions concernant les exigences relatives à la déclaration préalable du fret dans le secteur maritime et l'application de la règle des 24 heures. Le présent document fournit des réponses aux questions les plus fréquentes. Le document vise à aider nos clients à comprendre les nouvelles exigences qui entreront en vigueur le 19 avril 2004.

Les questions et les réponses sont divisées en trois parties : questions d'ordre général, transporteurs et transitaires. Étant donné que le document sera mis à jour régulièrement, nous vous invitons à consulter régulièrement le site Web sur l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) pour découvrir les nouvelles questions et réponses.

Nota : Certaines des questions et des réponses présentées dans le présent document ressemblent à celles présentées dans le document intitulé « Frequently Asked Questions on the 24-hour Rule » sur le site Web du United States Customs and Border Protection (CBP), car le Canada et les États-Unis ont tenté d'harmoniser leurs processus le plus possible.

#### QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

**Q 1.** Comment puis-je transmettre mes données sur le fret au préalable par voie électronique à Douanes Canada?

**R 1.** Cinq options d'échange de données informatisé (EDI) sont offertes aux clients pour la transmission au système hôte de Douanes Canada. Voici une brève description de chacune d'elles.

*Tiers fournisseur de services* : Plusieurs tiers fournisseurs de services ont présenté un plan pour tester et transmettre des données IPEC à Douanes Canada, à l'aide de divers modes de communication. On peut obtenir une liste de ces fournisseurs de services sur demande auprès de l'Unité du commerce électronique (UCE).

*RVA (Réseau à valeur ajoutée)* : Un RVA est un réseau EDI public qui permet d'échanger des transactions EDI avec un grand nombre de spécialistes en transmission à l'aide d'une interface unique de communication. Les RVA offrent

généralement une vaste gamme de services EDI. On peut obtenir une liste de RVA sur demande auprès de l'UCE.

*Passerelle Internet des douanes (PID)* : Douanes Canada a créé la PID pour fournir aux clients une façon de transmettre et de recevoir des données sur Internet. Douanes Canada a adopté une infrastructure à clé publique (ICP) pour assurer la sécurité et l'intégrité des données. Les clients doivent acheter le logiciel Entrust pour le chiffrement et le déchiffrement, et élaborer ou acheter un logiciel de protocole pour se brancher à la PID. Les clients devront transmettre les données à partir d'un bureau canadien, car le certificat n'est attribué qu'à un dispositif établi au Canada.

*Communication directe avec Douanes Canada* : La communication directe est une option plus coûteuse (environ 45 K\$ pour les coûts de lancement et 15 K\$ pour les coûts annuels), mais elle fournit une connexion directe avec Douanes Canada.

*Ligne de communication CADEX* : Une ligne CADEX est une connexion point à point (protocole 3770 SNA/RJE) entre le programme hôte de Douanes Canada et le dispositif éloigné du côté du client. Pour obtenir des renseignements sur l'acquisition d'une ligne de communication CADEX, veuillez communiquer avec l'Unité du commerce électronique.

Nota : Douanes Canada n'encourage pas un service en particulier et sa responsabilité se limite à fournir l'information aux clients. Il appartient au client de choisir un service de transmission et tout contrat d'achat est conclu strictement entre le vendeur et le client. Avant de soumettre une demande de services EDI, le client doit s'assurer que l'option de transmission choisie est offerte pour l'application des douanes qu'il souhaite utiliser. Le client est responsable de tous les coûts de transmission à Douanes Canada.

Si vous êtes au Canada ou aux États-Unis, vous pouvez communiquer avec l'Unité du commerce électronique par téléphone en composant le 1-888-957-7224. Si vous êtes à l'étranger, veuillez composer le 1-613-954-6353. Le service sera offert en anglais et en français durant les heures de bureau normales.

**Q 2.** Quand l'environnement d'essai sera-t-il disponible pour tester les changements avec Douanes Canada?

**R 2.** L'environnement d'essai sera disponible au plus tard le 23 février 2004.

**Q 3.** Qu'arrivera-t-il si mon système n'est pas prêt à transmettre des données le 19 avril 2004?

**R 3.** L'Agence des services frontaliers du Canada s'est engagée à mettre en œuvre l'IPEC et la règle des 24 heures. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour s'assurer que nos systèmes sont prêts et que les processus pour les essais externes sont entrepris en temps opportun. Nous avons clairement l'intention de procéder à la mise en œuvre le 19 avril 2004. Le processus d'essai des clients externes devrait être disponible au plus tard le 23 février 2004. Les clients situés au Canada ou aux États-Unis devraient communiquer avec l'Unité du commerce électronique (UCE), au 1-888-957-7224, pour définir leur programme d'essai. Les clients qui se trouvent à l'extérieur du Canada et des États-Unis doivent communiquer avec l'UCE, au 1-613-954-6353. Le service sera offert en anglais et en français seulement.

Les clients qui ne peuvent pas fournir des données précises par voie électronique en temps opportun subiront des délais lors du chargement dans les ports étrangers et un taux d'examen supérieur. Les clients qui ne croient pas pouvoir procéder à un essai avant le 1<sup>er</sup> avril 2004 devraient communiquer avec un fournisseur de services afin de prendre des dispositions pour que la transmission soit effectuée en leur nom. Dans le cas des transitaires, ils ont l'option de fournir des données détaillées au transporteur pour qu'elles soient transmises directement.

Les clients qui procèdent à des essais avec l'ASFC avant le 19 avril 2004, mais qui n'ont pas encore été approuvés verront leur état de préparation évalué et peuvent être autorisés, dans des circonstances particulières, à soumettre temporairement des déclarations du fret et des déclarations supplémentaires sur papier à l'ASFC dans les délais prévus. Les détails concernant la procédure et le processus de présentation seront conclus avec chaque client au besoin.

**Q 4.** Quelles dispositions du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP) ont été élaborées pour l'IPEC? Dans quelles circonstances des pénalités et des sanctions seront-elles imposées? Les pénalités seront-elles imposées aux transporteurs ou aux transitaires?

**R 4.** Aucune sanction administrative pécuniaire (SAP) précise n'a été créée pour la mise en œuvre initiale de l'IPEC. Les clients qui ne peuvent pas fournir de données précises par voie électronique en temps opportun subiront des délais lors du chargement dans les ports étrangers et des taux d'examen supérieurs. Dans des circonstances extrêmes, on peut refuser l'entrée d'un navire dans un port canadien ou ne pas autoriser le déchargement de certains conteneurs. De plus, les transitaires qui ne fournissent pas des données précises par voie électronique en temps opportun, perdront leurs privilèges de transmission directe et devront fournir des données détaillées au transporteur.

Les SAP existantes relatives à la déclaration des marchandises et des moyens de transport et du transport continueront à s'appliquer. Nous adopteront éventuellement de nouvelles dispositions pour le RSAP. Dans le cas de la règle des 24 heures pour le secteur maritime, les SAP ne viseront que les transporteurs. Il faut toutefois souligner que les transporteurs ne se verront pas imposer de pénalités s'ils font preuve d'une diligence raisonnable pour s'assurer que des données précises sont transmises en temps opportun, mais qu'ils sont mal informés par les expéditeurs ou les transitaires.

Nous apporterons également des changements aux dispositions législatives pour exiger que les transitaires canadiens fournissent des données secondaires et que les importateurs fournissent les données d'importation clés avant l'arrivée. Dans le cas du secteur maritime, ces données devraient être exigées 24 heures avant l'arrivée au Canada.

**Q 5.** Que constitue une description détaillée des marchandises?

**R 5.** Une description détaillée des marchandises est une description claire et concise d'un article. La description devrait être en langage clair et être suffisamment détaillée pour permettre à Douanes Canada d'identifier les dimensions, la forme et les caractéristiques des marchandises. Seule la description des marchandises devrait être incluse dans cette zone de la transmission EDI. Les données inutiles, qui ne sont pas pertinentes pour la description des marchandises, p. ex. le type d'emballage, un avis de non-responsabilité du transporteur, etc., ne devraient pas être transmises dans la zone pour la description des marchandises.

Les descriptions suivantes ne sont pas acceptables et peuvent entraîner un avis « Retenir pour examen » ou « Retenir pour complément d'information ». Parmi les descriptions inacceptables, citons : fret au conteneur (FAC); qui dit contenir; envoi chargé et vérifié par l'expéditeur (ECVE); marchandises générales et autres descriptions vagues semblables. Une description moins détaillée sera acceptable de la part du transporteur maritime si une description complète et précise est fournie dans une déclaration du fret supplémentaire transmise par le transitaire.

La liste suivante, transmise par le CBP des États-Unis, peut servir de guide sur les descriptions acceptables et inacceptables. Cette liste n'est pas exhaustive et des descriptions acceptables continueront d'être ajoutées au fur et à mesure qu'elles seront définies.

Inacceptable	Acceptable
Habillement Linge en forme Habillement pour femmes Habillement pour hommes	Vêtements Souliers Chaussures Bijoux (peut comprendre des montres)
Appareils	Électroménagers Appareils industriels Thermopompes
Pièces de véhicules automobiles Pièces	Pièces de véhicules automobile neufs Pièces de véhicules automobile usagés
Produits chimiques, produits chimiques dangereux, non dangereux	Nom du produit chimique (et non la marque) ou numéro d'identification des Nations Unies pour la matière dangereuse
Marchandises électroniques Matériel électronique	Ordinateurs Matériel électronique destiné à la consommation, Téléphones Jouets électroniques (peut inclure Gameboys, Game Cubes, poupée dansante Elmo, etc.) Matériel électronique personnel/ménager (p. ex. assistants numériques, magnétoscopes, téléviseurs)
Équipement	Équipement industriel, équipement de puit de pétrole, équipement automoteur, équipement pour volaille, etc.
Revêtement de sol	Parquet, revêtement de sol plastique, tapis, tuiles céramiques, revêtement en marbre
Denrées alimentaires	Oranges Poisson Riz emballé, céréales emballées, céréales en vrac
Fer	Tuyaux en fer, tuyaux en acier
Acier	Matériaux de construction en fer, matériaux de construction en acier
Articles de cuir	Selles Sacs à main en cuir Vestons de cuir, chaussures de cuir
Machinerie	Machinerie d'usine métallurgique Machinerie de fabrication de cigarettes
Machines	Machines à coudre Machines à imprimer
Tuyaux	Tuyaux en plastique Tuyaux en PVC Tuyaux en acier Tuyaux en cuivre

Inacceptable	Acceptable
Marchandises en plastique	Articles de cuisine en plastique, articles ménagers en plastique, produits industriels en plastique jouets, pièces de véhicules automobiles neufs ou usagés
Polyuréthane	Fil en polyuréthane Gants médicaux en polyuréthane
	Effets personnels Articles ménagers
Articles en caoutchouc	Tuyaux en caoutchouc Pneus Jouets Bandes transporteuses en caoutchouc
Barres	Baguette de soudage Barres d'armature Barres d'aluminium
Déchets	Déchets de plastique Déchets d'aluminium Ferraille
Qui dit contenir Fret général FAC ( Fret au conteneur) « Aucune description »	
Tuiles	Tuiles de céramique Tuiles de marbre
Outils	Outils à main Outils électriques Outils industriels
Fils	Fils électriques Faisceau Fil hélicoïdal (industriel)

**Q 6 (a).** Quand les changements/corrections aux déclarations du fret, supplémentaires et du moyen de transport doivent-ils être transmis?

**R 6 (a).** Les changements/corrections doivent être transmis à l'ASFC dès qu'ils sont connus. Les changements/corrections électroniques aux déclarations du fret initiales et supplémentaires seront acceptés jusqu'à la mainlevée ou à l'acquittement. Les demandes de changements/corrections après la mainlevée doivent être transmises au bureau local des douanes. Les corrections à une déclaration du moyen de transport A6 doivent être transmises par voie électronique avant l'arrivée du navire au Canada.

**Q 6 (b).** Est-ce que certains éléments de données ne relanceraient pas le délai de 24 heures s'ils étaient modifiés avant le chargement?

**R 6 (b).** Tous les changements avant le chargement relanceront le délai de 24 heures.

**Q 7.** Combien de temps avant le chargement est-ce que les transporteurs maritimes et les transitaires peuvent transmettre les déclarations du fret initiales et supplémentaires?

**R 7.** La déclaration du transporteur et toutes les déclarations supplémentaires doivent toujours être transmises au moins 24 heures avant le chargement des marchandises, mais peuvent être transmises dès que les renseignements sont disponibles. Les transporteurs doivent s'assurer que les transitaires ont suffisamment de temps pour transmettre leurs données 24 heures avant le chargement. Lorsqu'une déclaration supplémentaire s'applique, l'heure et la date de chargement prévues (HDCP) sont obligatoires. L'ASFC terminera le processus d'évaluation du risque et avisera le transporteur s'il doit retenir la marchandise avant l'HDCP.

Si une déclaration supplémentaire n'est pas nécessaire, l'HDCP ne sont pas obligatoires. L'ASFC garantira que le processus d'évaluation du risque sera terminé au cours des 24 heures suivant la transmission.

**Q 8.** Quand un conteneur peut-il être chargé si un avis de « RETENIR » est reçu?

**R 8.** Un conteneur peut seulement être chargé lorsque le transporteur reçoit un avis «RETRAIT DE L'AVIS DE RETENU».

## **TRANSPORTEUR**

**Q 9.** Quels sont les exigences relatives à la déclaration pour de multiples ports de déchargement canadiens? Par exemple, si un navire arrive au port de Montréal et décharge du fret, avant de se rendre à Hamilton pour décharger du fret et poursuivre enfin sa route vers Sault Ste. Marie pour décharger à nouveau du fret.

**R 9.** Les transporteurs maritimes transmettront toutes les déclarations du fret et les déclarations du moyen de transport par voie électronique conformément aux exigences pour la déclaration préalable. Les déclarations du fret individuelles indiqueront le port de déchargement canadien approprié, c.-à-d., Montréal,

Hamilton or Sault Ste. Marie. À l'arrivée à Montréal, il n'y aucune autre exigence concernant la déclaration. Lorsqu'il quitte Montréal, le transporteur maritime présentera une déclaration de sortie du moyen de transport A6. Une déclaration d'entrée du moyen de transport A6 sur papier sera présentée à Hamilton avec une copie papier des déclarations de la cargaison A6A pour le fret qui doit être déchargé à Hamilton. Au moment de quitter Hamilton, une copie papier de la déclaration de sortie du moyen de transport A6 sera présentée. Le processus sera répété en copie papier au port de Sault Ste. Marie, c.-à-d., copie papier de la déclaration d'entrée A6 et copie papier des déclarations de cargaison A6A pour le fret déchargé.

L'exigence concernant la copie papier de la déclaration du fret dans les ports de déchargement canadiens subséquents constitue un processus intérimaire et sera éliminé lors d'une prochaine phase de l'IPEC.

**Q 10.** Quel est le délai pour la déclaration préalable du fret mélangé, c.-à-d. marchandises en vrac dans la cale à marchandises ou des conteneurs sur le pont?

**R 10.** Dans le cas des marchandises en vrac, le fret conteneurisé sera déclaré 24 heures avant le chargement au port étranger. Les marchandises en vrac doivent être déclarées au moins 24 heures avant leur arrivée dans le premier port canadien ou leur déchargement. La déclaration du moyen de transport doit être transmise dans les 24 heures du départ du navire du dernier port de chargement.

**Q 11.** Quel est le délai pour la déclaration préalable pour les marchandises chargées aux États-Unis?

**R 11.** Le fret chargé aux États-Unis, y compris à Porto Rico, n'est pas assujéti au délai pour la déclaration préalable par voie électronique. Les transporteurs maritimes peuvent continuer à déclarer le fret chargé aux États-Unis à l'aide d'une copie papier de la déclaration du fret comme c'est la cas présentement. Le délai pour la déclaration préalable du fret maritime chargé aux États-Unis sera adopté lors d'une prochaine phase de l'Information préalable sur les expéditions commerciales.

**Q 12.** Comment le transporteur maritime saura que des déclarations du fret supplémentaires sont requises?

**R 12.** En règle générale, les conteneurs destinés à un transitaire nécessite au moins une déclaration supplémentaire. Le transporteur maritime doit s'assurer que le transitaire fournira des données détaillées à l'aide d'une déclaration

supplémentaire dans les délais prévus. Dans de tels cas, le transporteur doit fournir au transitaire le numéro de contrôle du fret (NCF). Dans le cas contraire, le transporteur doit obtenir les détails de l'expédition, p. ex., le véritable expéditeur ultime, le destinataire ultime, etc., auprès du transitaire. Il incombe au transporteur maritime d'indiquer sur sa déclaration du fret qu'une déclaration supplémentaire est requise. Lorsqu'une déclaration supplémentaire est requise, le transporteur maritime doit transmettre l'heure et la date de chargement prévues. À noter que l'heure doit être indiquée à l'heure normale de l'Est (HNE).

**Q 13.** Comment le transporteur maritime saura-t-il s'il peut charger le conteneur?

**R 13.** Douanes Canada transmettra un message d'approbation du chargement. Le transporteur maritime prendra pour acquis qu'il est autorisé à procéder au chargement si Douanes Canada ne transmet pas un avis de « RETENIR » dans les 24 heures suivant la transmission réussie des données de la déclaration du fret. Si une déclaration supplémentaire est requise, les douanes enverront un avis de « RETENIR » avant l'heure et la date de chargement prévues (HDCEP).

## **TRANSITAIRE**

**Q 14 (a).** Est-ce que les transitaires étrangers peuvent transmettre des déclarations supplémentaires à l'ASFC?

**R 14 (a).** Les transitaires étrangers peuvent transmettre des déclarations de fret supplémentaires à l'ASFC - s'ils ont un code de transporteur de la série 8000 et s'ils sont en mesure de transmettre des données par voie électronique à l'ASFC soit directement ou par l'entremise d'un fournisseur de services. Les transitaires étrangers qui souhaitent fournir des données supplémentaires sur le fret doivent demander et obtenir un code de transporteur. Le formulaire E369-1 Demande de code de transporteur (pour les transitaires étrangers) est disponible sur notre site Web à l'adresse suivante : [www.ccra-adrc.gc.ca/menu/AFAF\\_E-f.html](http://www.ccra-adrc.gc.ca/menu/AFAF_E-f.html). Les transitaires étrangers ne sont pas tenus de déposer une caution auprès de l'ASFC s'ils ne s'occupent que de la transmission de données par voie électronique à l'ASFC. Les transitaires étrangers approuvés recevront un code de la série 8000, contenant un F pour les identifier comme étant étranger (foreign), une fois qu'eux-mêmes ou leur fournisseur de services auront communiqué avec notre Unité du commerce électronique pour convenir d'un plan d'essai.

**Q 14 (b).** Est-ce que les transitaires étrangers possédant une société affiliée au Canada devraient demander un code de la série 8000?

**R 14 (b).** Il incombe au transitaire de décider s'il doit demander un code de la série 8000. Certains transitaires peuvent convenir d'utiliser un code de transporteur de la série 8000 attribué à une société canadienne affiliée pour présenter toutes les déclarations du fret supplémentaires à partir de l'étranger.

**Q 15.** Qu'est-ce que le numéro de référence supplémentaire? Est-ce que ce numéro peut être le même que celui que le transitaire utilise pour présenter des déclarations déconsolidées (papiers creux secondaires) au Canada?

**R 15.** Les transitaires qui décident de transmettre leur déclaration du fret supplémentaires doivent attribuer un numéro unique à chaque déclaration du fret supplémentaire, lequel doit commencer par le code de transporteur de la série 8000. Ce numéro unique doit être différent du numéro utilisé pour déclarer la déconsolidation, c.-à-d., le papier creux secondaire. Nota : le numéro de référence supplémentaire ne peut pas être réutilisé pour une période de trois ans.

**Q 16.** Est-ce que le transitaire peut transmettre des déclarations du fret supplémentaires avant que le transporteur maritime transmette la déclaration du fret initiale?

**R 16.** Oui. Il n'existe aucune règle quant à l'ordre de présentation des données électroniques sur le fret. Par exemple, le transitaire peut transmettre des déclarations du fret supplémentaires avant que le transporteur maritime ait transmis la déclaration du fret initiale et vice versa. Les déclarations sont reliées dans le système des douanes par le numéro de contrôle du fret (NCF) du transporteur, que le transitaire indiquera sur les déclarations supplémentaires.