



Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-5-2

En résumé

TRANSPORT DU FRET MARITIME – IMPORTATIONS

1. Ce mémorandum a été révisé afin de tenir compte des politiques et des procédures de déclaration relatives aux transporteurs et au fret actuelles, y compris des exigences du programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). Il comporte également les coordonnées mises à jour des personnes-ressources de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).
2. Les éléments qui se rattachent au programme de l'IPEC ont été intégrés à ce mémorandum, de même qu'aux Mémorandums D3-1-1, *Politique sur l'importation et le transport des marchandises*, D3-2-1, *Trafic aérien international*; D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations* et D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.
3. Les procédures et les lignes directrices concernant le chargement et le déchargement de fret à des ports non desservis par l'ASFC ont été déplacées du mémorandum D3-5-2 au D3-5-1.
4. Les exigences relatives aux données de l'IPEC ont été ajoutées à l'annexe B de ce mémorandum.





Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-5-2

TRANSPORT DU FRET MARITIME – IMPORTATIONS

TABLE DES MATIÈRES

| | Page |
|--|------|
| Lignes directrices et renseignements généraux | 1 |
| Premier port d'arrivée | 1 |
| Arrêts d'urgence | 1 |
| Transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Fret | 1 |
| Exigences en matière de rapport de fret principal (OS83) | 2 |
| Exigences en matière de rapport de fret supplémentaire (OS687) | 2 |
| Délais de transmission de l'IPEC | 2 |
| Processus de transmission de l'IPEC | 3 |
| Activités de consortium et de cochargement | 3 |
| Importateur non-résident | 4 |
| Compagnie de déménagement et effets personnels | 4 |
| Message de rejet | 4 |
| Marchandises diverses exemptées | 4 |
| Remorqueurs et barges | 4 |
| Traversiers | 5 |
| Modifications aux rapports de fret, aux rapport de fret supplémentaire et aux rapports de fret pour les conteneurs vides | 5 |
| Exigences relatives à la transmission et à la déclaration pour l'escale à de multiples ports canadiens | 5 |
| Détournements | 5 |
| Déclaration sur papier pour le fret exempté du programme de l'IPEC | 6 |
| Transport par voie terrestre | 6 |
| Permis de cabotage | 7 |
| Exigences en matière de livraison et transfert aux entrepôts d'attente | 7 |
| Marchandises canadiennes de retour | 8 |
| Renseignements sur les pénalités | 8 |
| Renseignements supplémentaires | 8 |
| Annexe A – Spécifications concernant le document de contrôle du fret papier (A6A) | 9 |
| Annexe B – Exigences relatives aux données de l'IPEC | 12 |

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Il incombe aux Programmes des transporteurs et du fret, Division de la politique frontalière du secteur commercial, Direction des programmes de l'observation et de la frontière, Direction générale de l'admissibilité, Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) de formuler les

politiques et les procédures nationales relatives à la déclaration à l'ASFC du fret commercial.

Premier port d'arrivée

2. Le premier port d'arrivée (PPA) est le premier port canadien où le navire fait escale pour l'une quelconque de ces activités : activités de l'équipage, activités de fret, soutage ou inspections de la voie maritime.
3. L'ASFC a désigné deux ports comme PPA pour les Grands Lacs, que le navire y fasse escale ou non : Montréal et Port Colborne
4. Pour les navires qui voyagent au Canada des côtes vers l'amont, Montréal a été désigné comme PPA, à moins que le navire fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à s'arrêter pour une vérification, au besoin.
5. Pour les navires transportant des marchandises chargées aux États-Unis qui quittent les Grands Lacs et passent par le canal Welland, Port Colborne a été désigné comme PPA, à moins que le navire ne fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à s'arrêter pour une vérification, au besoin.
6. Le PPA doit être communiqué dans tous les rapports de moyen de transport.

Arrêts d'urgence

7. Les arrêts d'urgence se définissent comme des arrêts effectués pour des raisons médicales ou météorologiques, des problèmes mécaniques ou des menaces à la sécurité.
8. Si ces arrêts durent plus de huit heures, les transporteurs sont tenus d'aviser par téléphone avec les nouvelles informations le Centre national d'évaluation du risque, au 613-948-3939 pour les clients étrangers, ou au **1-800-523-5072** pour les appels de l'Amérique du Nord. Les données sur le fret et sur le moyen de transport doivent être mises à jour par voie électronique dès qu'ils sont connus pour refléter le nouveau PPA et son heure et date d'arrivée prévue.

Transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Fret

9. L'ASFC exige, en vertu du programme de l'IPEC, que tous les transporteurs maritimes transmettent des rapports électroniques sur le fret et les rapports supplémentaires sur le fret PPA au moyen des systèmes d'échange des données informatisées (EDI) dans les délais requis par l'IPEC. Cette exigence s'applique à tous les navires transportant des marchandises commerciales chargées dans un pays autre

que le Canada qui arrivent dans un port canadien. Cette exigence s'applique à toutes les expéditions d'importation, en transit et de fret restant à bord (FRAB). Les exemptions à l'IPEC sont énumérées au paragraphe 65 de ce mémorandum. Pour ce qui est des exigences en matière de déclaration et de l'IPEC concernant le moyen de transport, veuillez consulter le Mémorandum D3-5-1, *Navires en service international*. Pour en savoir plus sur les éléments de données de l'IPEC relatifs au fret, prière de consulter le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, annexe 2, partie 1 ou l'annexe B de ce mémorandum.

Nota : Les procédures pour devenir un client de l'EDI sont expliquées dans la section *Commerce électronique* du site Web de l'ASFC et dans le Mémorandum D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*. Pour plus d'information sur le formulaire de demande d'inscription au système de déclaration du fret par EDI, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

Exigences en matière de rapport de fret principal (OS 83)

10. Le rapport de fret maritime (OS 83) doit être transmis à l'ASFC par le transporteur responsable du mouvement du fret ou par un prestataire de services autorisé par ce transporteur à faire la transmission en son nom, dans les délais fixés dont fait état aux paragraphes 17 ou 20 du présent mémorandum. Un rapport de fret maritime est obligatoire lorsqu'il s'agit d'une expédition importée, en transit ou FRAB non visée par une exemption. Une liste complète des renseignements qu'un transporteur maritime doit fournir dans la déclaration de fret maritime figure dans le Document à l'intention des clients IPEC – Maritime.

Exigences en matière de rapport de fret supplémentaire (OS687)

11. Le transporteur maritime doit être convaincu que le transitaire fournira des données détaillées dans le rapport supplémentaire de fret, et ce, dans les délais prescrits. Si le transitaire transmet le rapport de fret supplémentaire à l'ASFC, le transporteur doit fournir au transitaire le numéro de contrôle du fret de la déclaration de fret.

12. Le numéro de contrôle du fret (NCF) du transporteur maritime doit figurer sur tous les rapports supplémentaires de fret connexes afin de permettre de faire le lien entre le rapport supplémentaire de fret et le rapport de fret correspondant.

13. Le transitaire doit inclure le numéro de contrôle du fret de la déclaration de fret en tant que renvoi dans la déclaration de fret supplémentaire.

14. La date et l'heure de chargement prévu doivent être indiqués sur tous les rapports de fret supplémentaires selon l'heure normale de l'Est (HNE).

15. Lorsque le transporteur n'est pas satisfait avec les conditions énoncées au paragraphe 11 de ce mémorandum,

il doit obtenir les détails de l'expédition, tel que le nom de l'expéditeur réel, le destinataire final, description complète des marchandises, etc., auprès du transitaire. Pour en savoir plus sur les procédures relatives à cette exigence et pour obtenir la liste complète des éléments obligatoires à soumettre dans le rapport supplémentaire de fret, veuillez consulter le Document du client maritime du programme de l'IPEC.

16. Le rapport de fret supplémentaire (OS687) est obligatoire pour toutes les fret d'importation, en transit et FRAB non chargé aux États-Unis. Les exigences en matière de rapport de fret supplémentaire pour le FRAB chargé aux États-Unis et le FRAB en destination des États-Unis seront introduites dans une phase ultérieure de l'IPEC.

Délais de transmission de l'IPEC

17. Les délais de transmission des rapports de fret et des rapports supplémentaires de fret dépendent du type de fret transporté.

Fret chargé dans un pays autre que les États-Unis et Puerto Rico

18. L'IPEC pour le fret en conteneur et les marchandises diverses non exemptées doivent être transmis au moins 24 heures avant leur chargement dans le port étranger.

19. L'IPEC pour le fret en vrac et les marchandises diverses exemptées doivent être transmis au moins 24 heures avant leur arrivée au premier port canadien. Si la durée du voyage dure moins de 24 heures, l'IPEC doit être soumise au moment du départ du port étranger.

Fret chargé aux États-Unis et au Puerto Rico

20. Les rapports de fret pour toutes les marchandises, de quelque sorte que ce soit, doivent être transmises électroniquement au moins 24 heures avant l'arrivée du navire dans le premier port canadien. Si la durée du séjour au Canada est inférieure à 24 heures, les données sur le fret doivent être transmises au moment où le navire quitte les États-Unis.

Conteneurs vides

21. L'IPEC de fret pour tous les conteneurs vides chargés dans un pays autre que les États-Unis doivent être transmises par voie électronique au moyen d'un rapport de conteneurs vides 96 heures avant l'arrivée dans le premier port canadien.

22. Si la durée du séjour au Canada est inférieure à 96 heures, le rapport doit être transmis électroniquement au moment du départ du port étranger.

23. L'IPEC de fret pour tous les conteneurs vides chargés aux États-Unis doivent être transmises électroniquement au moyen d'un rapport des conteneurs vides au moins quatre heures avant l'arrivée du navire dans le premier port canadien.

24. Si la durée du séjour est inférieure à quatre heures, le rapport des conteneurs vides doit être transmis par voie électronique au moment du départ.

Fret en transit

25. Les rapports de fret pour le fret en transit doit être transmis dans les délais prévus dans les paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. La zone relative au type de manifeste maritime du rapport de fret électronique doit porter le code 23 afin d'indiquer que l'expédition est en transit au Canada. Pour en savoir plus sur les exigences de rapport de fret en transit, veuillez de consulter le Document du client du secteur maritime du programme de l'IPEC.

Fret restant à bord (FRAB)

26. Toutes les marchandises chargées dans un pays autre que les États-Unis, et qui seront considérées comme des marchandises « Fret restant à bord » (FRAB) au Canada lorsqu'elles seront en transit à destination d'un troisième pays (y compris les États-Unis), doivent respecter les exigences relatives à la communication de renseignements touchant le fret dans les délais prévus aux paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. La zone relative au type de manifeste maritime du rapport de fret électronique doit porter le code 26 afin d'indiquer que l'expédition est une expédition de FRAB. Pour en savoir plus sur les exigences relatives à la transmission des rapports de FRAB, veuillez de consulter le Document du client du secteur maritime du programme de l'IPEC.

Processus de transmission de l'IPEC

27. Si un rapport de fret doit être transmis avant le chargement, la date et l'heure de chargement prévu (DHCP) doivent être indiquées sur le rapport de fret. L'heure de transmission doit être au moins 24 heures avant le DHCP.

28. L'ASFC a jusqu'à la DHCP pour examiner les transmissions de rapports de fret principales et leurs rapports de fret supplémentaires. Si le transporteur ou le transitaire ne reçoit pas de message « Ne pas charger », le fret peut être chargé à la DHCP ou après celles-ci.

29. Si un message « Ne pas charger » est transmis, les marchandises ne sont pas autorisées à être chargées à bord du navire. Le transporteur doit transmettre à nouveau le rapport de fret et les informations requises et ne peut charger le fret avant d'avoir reçu un message électronique de l'ASFC indiquant que celle-ci a annulé le message « Ne pas charger ».

30. L'ASFC peut émettre un avis « Retenir » à tout moment lors du voyage d'un navire au Canada. Ce message signifie que le fret ne peut quitter le quai à l'arrivée du navire au Canada tant que l'ASFC n'aura pas envoyé de message électronique indiquant qu'elle a annulé l'avis « Retenir ».

31. Tant que le rapport de fret n'a pas été acquitté, les informations exigées par l'ASFC dans le message

« Retenir » doivent être transmises par voie électronique. L'ASFC n'accepte pas les télécopies des courtiers, des transporteurs ou des transitaires, ni de leurs mandataires.

32. Si un avis « Retenir » a été émis à l'intention de fret qui a été acquitté, cet avis remplace et annule la mainlevée et le fret ne peut quitter le quai tant que l'ASFC n'a pas levé l'avis « Retenir ». Parce que le fret a été acquitté, le système de l'ASFC n'acceptera pas les modifications par voie électronique, et les changements signalés par télécopieur au bureau local de l'ASFC seront acceptés uniquement dans de telles circonstances.

33. Les transporteurs peuvent décharger le fret avant l'heure d'arrivée prévue (HAP), seulement si le dédouanement du navire a eu lieu (voir mémorandum D3-5-1), pourvu que le déchargement soit effectué dans le délai de huit heures de l'HAP. Le fret doit demeurer au quai jusqu'à l'HAP aux fins d'une possible vérification, un avis « Retenir » pouvant être émis avant l'HAP.

34. Il incombe au transporteur de vérifier si son système affiche un avis « Retenir ». Le transporteur ne doit pas appeler le bureau local de l'ASFC pour savoir si un tel avis a été émis.

35. Dans des circonstances extrêmes, un avis « Ne pas décharger » peut être émis. Dans un tel cas, le fret ne peut être déchargé du navire tant que l'ASFC n'a pas levé l'avis « Ne pas décharger ».

Activités de consortium et de cochargement

36. Lorsqu'un navire transporte du fret pour plus d'un transporteur maritime sous un régime, soit de consortium soit de co-chargeement, le rapport du moyen de transport et les rapports de fret doivent être transmis de la façon qui suit.

a) Le transporteur ou le mandataire du propriétaire du navire (transporteur principal) doit présenter un rapport du moyen de transport de l'IPEC. Le code du transporteur doit être suivi d'un « C » dans le numéro du rapport du moyen de transport afin d'indiquer qu'il s'agit d'un régime de consortium. Les codes de transporteur des autres mandataires responsables de la transmission des rapports de fret doivent être inscrits dans le champ approprié des éléments de données.

b) Le transporteur principal établit le numéro de référence du moyen de transport. Le NRMT créé le lien entre tous les rapports du fret et le navire sur lequel le fret arrivera. Par conséquent, le NRMT doit être déclaré sur tous les rapports du fret pour chacun des membres du consortium. Le transporteur principal doit assigner et communiquer le NRMT, à tous ses partenaires, bien avant que la première cargaison soit chargée à bord du navire, au port. Ceci permettra à tous les transporteurs faisant partie du consortium de transmettre les rapports de fret, 24 heures avant le chargement.

Importateur non-résident

37. Pour les expéditions livrées au Canada dont le destinataire final est un non-résident, le nom et l'adresse à l'étranger du destinataire final seront acceptés dans les zones relatives au nom et à l'adresse du destinataire du rapport de fret électronique.

38. Le parti canadien auquel le fret est livré doit également être précisé dans les zones relatives au nom et à l'adresse du parti. Le nom et l'adresse du parti qui reçoit la livraison peut être un entrepôt, une gare de triage, etc., si le contrat de transport du transporteur y prend fin.

Compagnie de déménagement et effets personnels

39. Lorsque des effets personnels sont importés au Canada, le destinataire final est exigé. Le nom de la compagnie de déménagement peut être indiquée dans la zone du parti à notifier.

Messages de rejet

40. Si un rapport de fret, de conteneurs vides ou un rapport de fret supplémentaire est rejeté par les systèmes électroniques de l'ASFC, un message de rejet sera transmis par voie électronique au client.

41. Il incombe au client de retourner un rapport de fret électronique modifié afin de corriger l'erreur signalée dans le message de rejet.

42. Le rapport rejeté sera considéré comme une non-transmission du rapport de fret par l'ASFC jusqu'à ce que les erreurs signalées aient été corrigées et que le rapport ait été accepté par le système de l'ASFC.

43. Toute demande de renseignements ou de documentation sur les messages de rejet doivent être adressée à :

Unité du commerce électronique
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6^e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Téléphone :
du Canada et des États-Unis : **1-888-957-7224**
appels de l'étranger entre 8 h et 17 h (H.N.E.) :
1-613-946-0762
appels de l'étranger entre 17 h et 8 h (H.N.E.) :
1-613-946-0763

Marchandises diverses exemptées

44. Les marchandises diverses autorisées représentent le fret qui n'est ni en conteneur ou en vrac, mais qui est autrement emballé ou regroupé.

45. Les clients peuvent demander d'être exemptés de la règle des 24 heures pour la déclaration du programme de l'IPEC pour les marchandises diverses.

46. Les demandes pour une telle exemption doivent être acheminées au :

Gestionnaire
Agence des services frontaliers du Canada
Direction générale de l'exécution de la loi
Programme de la contrebande
191 Laurier av. Ouest, 13^e étage
Ottawa ON K1A 0L8

47. Les renseignements à fournir dans la demande d'exemption comprennent :

- a) le nom et l'adresse du transporteur maritime et son numéro de transporteur;
- b) la source et la liste de la marchandise;
- c) les ports de départ du navire
- d) la liste de tous les ports d'escale du navire;
- e) la nature et le moyen d'emballage ou d'empaquetage des marchandises expédiées;
- f) le nombre de navires utilisés par le transporteur pour transporter les marchandises diverses;
- g) les noms des navires;
- h) les numéros de l'Organisation maritime internationale (OMI); et
- i) la liste des importateurs et des expéditeurs du transporteur précisant lesquels sont membres de Partenaires en protection (PEP)

48. Les transporteurs qui ont une exemption pour leurs marchandises diverses aux États-Unis, doivent aussi remettre une copie de leur exemption avec leur demande.

Remorqueurs et barges

49. Les exigences de l'IPEC peuvent s'appliquer pour les remorqueurs et les barges conformément aux exigences et aux procédures du programme de l'IPEC et dans les délais prévus aux paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. Veuillez prendre note que le même numéro de voyage doit être inscrit dans les zones pertinentes de toutes les transmissions correspondantes aux remorqueurs, aux barges et au fret dont il est question dans le scénario donné. Les divers scénarios des remorqueurs et des barges sont énoncés dans les paragraphes suivants.

50. Remorqueur halant une ou plusieurs barges transportant du fret – Des rapports de fret précisant le numéro du rapport du moyen de transport correspondant doivent être transmis par voie électronique pour le fret transporté par chaque barge.

51. Remorqueur halant une ou plusieurs barges ne transportant pas de fret – Si les barges tirées par le remorqueur ne transportent aucun fret, il n'est pas nécessaire de transmettre de rapports du fret

52. **Remorqueur halant des barges chargées et vides** – Des rapports de fret doivent être transmis pour le fret sur chaque barge en faisant référence au numéro du rapport du moyen de transport correspondant.

53. **Barges autopropulsées** – Un rapport de fret doit être transmis pour les marchandises sur chaque barge en faisant renvoi au numéro du rapport du moyen de transport correspondant.

54. **Remorqueur transportant des marchandises qui ne sont pas sur une barge** – Le rapport de fret doit être transmis en faisant renvoi au numéro de référence du remorqueur.

55. **Remorqueur lesté ne halant pas de barge** – Le rapport de fret de l'IPEC n'est pas applicable.

Traversiers

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

57. Les traversiers sont considérés comme une extension du mode routier et ne sont pas tenus de présenter de déclaration maritime de l'IPEC. Pour déclarer du fret ou des marchandises transportées par mode routier, veuillez consulter le Mémoire D3-4-2, *Transport du fret par grand-route – Importation*.

58. Les passagers qui montent à bord d'un traversier ou en descendent, et les marchandises qui y sont chargées ou qui en sont déchargées, sont assujettis aux exigences habituelles en matière de déclaration. Pour en savoir plus sur les exigences habituelles en matière de déclaration, prière de consulter la série de Mémoires D2, *Voyage international*.

59. Le fret dont la manutention est assurée exclusivement par la société de traversiers doit être déclaré sur un formulaire A8A sur lequel le nom de la société de traversiers figure à titre de transporteur. Il n'est pas nécessaire de mentionner les marchandises sur le formulaire A6, qui doit être remis à l'ASFC pour déclarer le moyen de transport (traversier) uniquement. Ce genre d'opération est assujetti à la même procédure que toute autre catégorie d'opérations commerciales. Si la société de traversiers n'a pas de code de transporteur maritime, elle doit utiliser le code 9ITN.

60. Les voitures ferroviaires assurant un service international peuvent être déclarées à l'arrivée sur un formulaire A1, *Déclaration d'entrée du train*, à la place d'un formulaire A6, lorsque les marchandises transportées dans chaque wagon sont déclarées sur des documents de contrôle du fret distincts. Pour en savoir plus sur la

déclaration ferroviaire, prière de consulter les Mémoires D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importation* et D3-6-7, *Transport du fret ferroviaire – En transit*.

Modifications aux rapports de fret, aux rapports de fret supplémentaires et aux rapports de fret pour les conteneurs vides

61. De l'information supplémentaire exigée par l'ASFC pour des raisons de gestion de risque pendant qu'un conteneur est en mode « Ne pas charger » ou en mode « Retenir » oblige le transporteur à effectuer des modifications/corrections. Le transporteur et/ou le transitaire est tenu de transmettre tout changement dès que l'expéditeur l'informe que les informations transmises à l'origine sont inexactes ou incomplètes (par ex. : le nombre de pièces diffère de celles indiquées sur le(s) rapport(s)).

62. Avant le chargement, les corrections ou changements relanceront la période de 24 heures. L'ASFC aura donc 24 heures supplémentaire pour réviser les nouvelles informations. Après le départ, les corrections ou changements apportés par voie électronique aux rapports de fret seront acceptés jusqu'au moment de la mainlevée ou de l'acquiescement. Après la mainlevée ou l'acquiescement (rapport de fret seulement), les corrections ou changements doivent être présentés sur le formulaire A6A papier au bureau local de l'ASFC. Un dossier doit être maintenu par le client pour des raisons de post-vérification.

Exigences relatives à la déclaration pour l'escale à de multiples ports canadiens

63. Le transporteur maritime transmettra tous les rapports de fret par voie électronique conformément aux délais de transmission de l'IPEC au PPA. Chacun des rapports de fret indiquera le port de déchargement canadien approprié.

Détournements

64. Si, lorsque le navire est en mer, le transporteur découvre qu'une partie, mais non la totalité, des conteneurs figurant sur un rapport de fret sont détournés vers un autre endroit à leur arrivée au Canada, le transporteur doit suivre les procédures suivantes afin de déclarer correctement le détournement à l'ASFC.

- a) Il faut signaler les changements apportés au premier rapport de fret en soustrayant les conteneurs détournés et en modifiant le poids, le nombre d'unités et tout autre élément de données applicable.
- b) Il faut transmettre un nouveau rapport de fret comportant un nouveau NCF afin de déclarer les conteneurs qui ne correspondent plus au premier NCF. Une note doit être inscrite dans la section des remarques particulières avec le premier NCF et mentionner que l'expédition est détournée.

Déclaration sur papier pour le fret exempté du programme de l'IPEC

65. Les marchandises suivantes sont exemptées des exigences de l'IPEC :

- a) Fret militaire canadien ou étranger à bord d'un navire militaire affrété ou privé;
- b) Fret du gouvernement à bord d'un navire du gouvernement affrété ou privé;
- c) Poisson déclaré sur un navire de pêche;
- d) Marchandises canadiennes de retour non déchargées au port étranger;
- e) Fret commercial transporté par traversier.

66. Toutes ces marchandises, à l'exception du poisson déclaré sur un navire de pêche, doivent être quand même déclarées au moyen d'un formulaire papier A6A.

67. Le fret à décharger au Canada doit être déclaré, à l'arrivée du navire, au bureau local de l'ASFC au moyen d'une déclaration de fret A6A dûment remplie.

68. Lorsque des exemplaires des connaissements sont présentés, une liste de tous les numéros de connaissement et des marques et des numéros de tous les conteneurs à bord doit être jointe au formulaire de déclaration d'entrée.

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

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

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

Transport par voie terrestre

72. Les transporteurs ou les agents maritimes qui veulent acheminer le fret sous douane à partir d'un port maritime canadien par voie terrestre vers une destination au Canada, pour permettre un dédouanement ou une exportation sans

que le transporteur ferroviaire ou routier ait à établir de nouveaux manifestes, doivent demander l'autorisation d'utiliser la procédure de transport par voie terrestre. À cette fin, ils doivent faire parvenir deux exemplaires du formulaire E370, *Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions*, ainsi qu'une garantie de 25 000 \$ à l'adresse suivante :

Programmes visant les transporteurs et le fret
Division de la politique frontalière commerciale
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4^e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

Nota : La demande doit être remplie conformément aux indications fournies dans le mémorandum D3-1-1.

73. La demande doit inclure une liste des ports où un déchargement est prévu et des bureaux de l'ASFC de destination et d'exportation où le fret devra être acheminé. Dans le cas des expéditions devant être dédouanées au Canada, seuls les bureaux de l'ASFC où le transporteur ou l'agent maritime a un représentant qui assure la distribution des notifications et du fret peuvent figurer sur la liste des bureaux de l'ASFC de destination. Les entrepôts d'attente doivent être approuvés aux fins de réception du fret maritime décrit dans la procédure relative au transport par voie terrestre.

74. Le transport par voie terrestre s'applique à tout le fret devant être dédouanées au Canada. Dans le cas de marchandises devant être exportées aux États-Unis, la procédure ne peut s'appliquer que si elles sont dans des conteneurs scellés intacts. Pour plus d'information sur le fret pour exportation, veuillez consulter le D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

75. Toutes les déclarations de fret doivent être placées selon les points de destination approuvés, y compris les déclarations sur la partie des marchandises qui doivent être dédouanées ou faire l'objet de nouveaux manifestes au port maritime de déchargement.

76. En acheminant le fret vers la destination intérieure donnée, le transporteur ou l'agent maritime doit indiquer sur le connaissement remis au transporteur d'acheminement : « Le présent fret est sous douane et est transporté en vertu du formulaire A6 numéro... NE PAS ÉTABLIR DE MANIFESTE ». Ainsi, le transporteur d'acheminement est avisé que, même si le fret est transporté à titre d'expédition nationale, la marchandise doit être livrée à l'entrepôt d'attente du point de destination et retenue jusqu'à ce que la mainlevée soit accordée par l'ASFC.

77. Lorsque l'ASFC a accordé la mainlevée de l'expédition, l'exemplaire de l'autorisation de mainlevée est envoyé à l'exploitant d'entrepôt à titre d'autorisation de livrer l'expédition.

78. Les procédures relatives à l'avis de détournement ne peuvent s'appliquer dans le cas d'une expédition déclarée en vertu de la procédure de transport par voie terrestre. Si, après l'arrivée au bureau de l'ASFC de destination indiqué sur le formulaire A6, une expédition doit être réacheminée, le transporteur ou l'agent maritime cautionné doit prendre des dispositions avec le transporteur expéditeur ferroviaire ou routier pour rédiger un nouveau document de contrôle du fret A6 visant l'acheminement du fret.

79. Si les procédures de réacheminement se font au port de déchargement ou à un endroit situé sur le chemin du port de destination, et à la suite du traitement de la déclaration d'entrée A6 par l'ASFC en ce qui a trait au transport de l'expédition, le transporteur expéditeur doit présenter un nouveau document de contrôle du fret A6 au port de déchargement.

80. Dans un tel cas, le transporteur ou l'agent maritime doit s'assurer que le transporteur expéditeur inscrit le nouveau document de contrôle du fret A6 dans la zone « Désignation et marques » pour indiquer que l'expédition a fait l'objet de la procédure de transport par voie terrestre et pour noter le bureau de l'ASFC de destination initiale. Le transporteur ou l'agent maritime doit présenter à l'ASFC, au port de déchargement, une photocopie de l'exemplaire de la gare du nouveau document de contrôle du fret A6 qui sera validée par l'ASFC. Le bureau de l'ASFC pour le port de déchargement enverra la photocopie validée et dûment annotée au bureau de réception de l'ASFC désigné à l'origine. Cette photocopie validée sera utilisée par l'ASFC pour acquitter le formulaire A6.

81. Lorsque les marchandises doivent être dédouanées au Canada, le transporteur ou l'agent maritime, ou son mandataire, doit aviser chaque destinataire de l'arrivée de l'expédition au point de dédouanement en leur envoyant des exemplaires des connaissements et des notifications de la salle des comptoirs et de l'autorisation de mainlevée des Douanes. Le destinataire doit présenter ces exemplaires à l'ASFC avec le document d'acquiescement qui convient. Il revient au transporteur ou à l'agent maritime de s'assurer que les notifications présentées aux points de destination intérieure portent les mêmes numéros de contrôle du fret (numéro de code du transporteur, numéro de la déclaration d'entrée et numéro de connaissement) indiqués sur la déclaration initiale du fret présentée au port de déchargement au Canada.

82. L'ASFC dépistera la documentation de contrôle du fret maritime non acquittée chez le transporteur maritime responsable du transport par voie de terre.

Permis de cabotage

83. Pour obtenir de l'information sur les permis de cabotage, prière de consulter le Mémoire D3-5-7, *Importation temporaire des navires*.

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

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

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

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

87. Le fret intact arrivant par transport ferroviaire ou routier pour être exporté sous douane au moyen d'un document de contrôle du fret maritime peut être livré directement au(x) bureau(x) désigné(s). Pour en savoir plus, prière de consulter le Mémoire D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

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

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

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

Marchandises canadiennes de retour

90. Les marchandises chargées au Canada qui ne sont pas déchargées dans un port étranger et qui retournent au Canada à bord du même navire pour y être déchargées ne doivent pas être déclarées conformément aux exigences relatives à la déclaration du programme de l'IPEC et aux procédures définies dans ce mémorandum.

91. Les marchandises canadiennes de retour doivent être déclarées au moyen d'un formulaire A6A et une note indiquant qu'il s'agit de marchandises canadiennes de retour doit être inscrite dans la zone 10 du formulaire A6A.

92. Si le navire transporte uniquement des marchandises canadiennes retournées, veuillez suivre les procédures définies dans le Mémorandum D3-5-1, *Navires en service international* pour la déclaration du navire.

93. Si, en plus de marchandises canadiennes retournées, le navire transporte des marchandises chargées à l'étranger, le transporteur doit transmettre des déclarations de fret du programme de l'IPEC pour les marchandises étrangères uniquement.

94. Si applicable, le numéro de référence du moyen de transport de l'IPEC doit figurer sur le formulaire A6A pour les marchandises canadiennes de retour.

Renseignements sur les pénalités

95. Pour de plus amples renseignements sur les pénalités administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)*. On peut également trouver plus d'informations sur le RSAP à l'adresse : www.asfc.gc.ca.

96. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges des programmes ou l'imposition de pénalités par d'autres ministères, peuvent également s'appliquer.

97. Dans certaines situations, le défaut de se conformer aux exigences de l'ASFC définies dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie ou la confiscation des marchandises ou du moyen de transport et, dans les cas les plus graves, des accusations pourraient être portées au criminel.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

98. Veuillez faire parvenir toute correspondance à l'adresse suivante :

Programmes visant les transporteurs et le fret
Division de la politique frontalière commerciale
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4^e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

ANNEXE A

SPÉCIFICATIONS CONCERNANT LE DOCUMENT DE CONTRÔLE DU FRET PAPIER (A6A)

1. Les documents de contrôle du fret imprimés par le secteur privé doivent être conformes aux instructions relatives au format, qui figurent ci-dessous. Aucun écart par rapport au format établi, dont les exemples figurent dans cette annexe, ne sera autorisé. Toutefois, des écarts mineurs seront tolérés en ce qui concerne les spécifications relatives aux zones à condition que le traitement du document par l'ASFC n'en soit pas ralenti.
2. Il n'est pas nécessaire que le Ministère approuve l'impression des documents de contrôle du fret par le secteur privé. Toutefois, l'ASFC rejettera, aux fins de déclaration, un document de contrôle du fret qui a été imprimé par le secteur privé d'une manière qui empêche son traitement rapide. Dans de tels cas, le transporteur devra faire imprimer de nouveau le document de contrôle du fret afin qu'il réponde aux exigences de l'ASFC.
3. L'ASFC examine continuellement les formulaires et les procédures en vigueur afin de les améliorer. Par conséquent, nous recommandons aux transporteurs de limiter la quantité de documents de contrôle du fret imprimés à un nombre suffisant pour douze mois tout au plus. Ils éviteront ainsi d'avoir une provision excédentaire advenant la modification du formulaire.
4. L'ASFC aidera les transporteurs à s'assurer que les documents de contrôle du fret imprimés par le secteur privé satisfont à ses exigences.
5. Les marchandises devront être déclarées à l'ASFC sur un des formulaires suivants :
 - a) une notification qui est conforme à la disposition du Conseil économique européen (CEE) (format de connaissance ICS) et indiquant le code du transporteur, le numéro de contrôle du fret et les zones Déclaration/Numéro d'acquiescement sur les coins en haut et en bas du document comme dans l'échantillon 1;
 - b) une notification qui est conforme à l'échantillon 2;
 - c) un formulaire A6A, *Cargaison/Manifeste de la cargaison*, échantillon 3.
6. Lorsque la notification est employée comme document à l'appui de la déclaration d'entrée, formulaire A6 – *Déclaration générale*, le jeu des documents devra contenir cinq exemplaires des douanes dans l'ordre suivant :
 1. Exemplaire de la gare
 2. Exemplaire de la gare
 3. Exemplaire de la gare
 4. Exemplaire de la salle des comptoirs
 5. Exemplaire de l'autorisation douanière de livraison
7. Lorsque la notification est employée aux fins de distribution à l'importateur ou au courtier aux fins de présentation à l'ASFC pour la mainlevée seulement, le jeu des documents devra inclure deux exemplaires des douanes : l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire de l'autorisation douanière de livraison.
8. Tous les exemplaires du document de contrôle du fret présentés à l'ASFC doivent être de couleur blanche.
9. Les désignations des exemplaires énumérés doivent être imprimées dans le coin inférieur gauche des exemplaires de l'ASFC :
 1. Exemplaire de la gare
 2. Exemplaire de la gare
 3. Exemplaire de la gare
 4. À remettre à l'ASFC par le destinataire : Exemplaire de la salle des comptoirs
 5. À remettre à l'ASFC par le destinataire : Exemplaire de l'autorisation douanière de livraison
10. Le libellé ci-dessous, auquel l'agent des services frontaliers effectuant la mainlevée ajoutera sa signature, doit être imprimé sur le recto de l'exemplaire d'autorisation douanière de livraison, dans le coin inférieur droit :

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

.....
Agent des services frontaliers

11. Les zones libres indiquées sur l'échantillon ci-joint sont destinées à l'usage exclusif du transporteur, pour lui permettre d'y consigner les taux, les frais, etc.
12. Il faut prendre des dispositions pour les zones du numéro du conteneur et du navire (expédié par).
13. La grandeur du document de contrôle du fret diffère selon le format employé. Le format de connaissance (ICS) doit mesurer entre 17 et 19,5 cm de largeur et pas plus de 28 cm de longueur. La largeur ne tient pas compte de l'espace maximal de 2,5 cm accordé pour les marges détachables et le papier continu à perforations. Le format de la notification qui est conforme à l'échantillon 2 doit mesurer entre 17 et 19,5 cm de largeur et entre 14 et 28 cm de longueur. La largeur ne tient pas compte de l'espace maximal de 2,5 cm accordé pour les marges détachables et le papier continu à perforations.
14. Les grandeurs des zones pour les renseignements additionnels devant être indiqués sur le format de connaissance (ICS) sont les suivantes :

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
WIDTH / LARGEUR DEPTH / HAUTEUR

Acquittal Number / No de l'acquittement

36/10 Standard / Norme

30/10 Minimum

6/6 Standard / Norme

Carrier Code / Code du transporteur 8/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme

3/6 Minimum

Cargo Control Number / No de contrôle du fret

28/10 Standard / Norme

22/10 Minimum

4/6 Standard / Norme

3/6 Minimum

Copy Designator / Désignation de l'exemple
to document width / à la largeur du document

4/6 Standard / Norme

3/6 Minimum

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

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
WIDTH / LARGEUR DEPTH / HAUTEUR

Company logo, name and address / Symbole de la société, nom et adresse

53/10 Standard / Norme

43/10 Minimum

6/6 Standard / Norme

4/6 Minimum

Acquittal No. / No de l'acquittement 30/10 Standard / Norme 6/6 Standard / Norme

4/6 Minimum

Manifested from / Manifesté de 25/10 Standard / Norme

20/10 Minimum

2/6 Standard / Norme

To / À 25/10 Standard / Norme

20/10 Minimum

2/6 Standard / Norme

Consignee name and address / Nom et adresse du destinataire

51/10 Standard / Norme

41/10 Minimum

4/6 Standard / Norme

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
 WIDTH / LARGEUR DEPTH / HAUTEUR

Carrier code / Code du transporteur 8/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme

Cargo control number / No de contrôle du fret

22/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme

Shipper name and address / Nom et adresse de l'expéditeur

51/10 Standard / Norme

41/10 Minimum

4/6 Standard / Norme

Foreign Point of Lading / Bureau de chargement étranger

30/10 Standard / Norme 2/6 Standard / Norme

Location of goods / Emplacement des marchandises

30/10 Standard / Norme 2/6 Standard / Norme

No. of packages / Nbre de colis 7/10 Standard / Norme

5/10 Minimum

9/6 Standard / Norme

Description and marks / Désignation et marques

33/10 Standard / Norme 9/6 Standard / Norme

Weight / Poids 9/10 Standard / Norme

6/10 Minimum

9/6 Standard / Norme

Copy designator / Désignation de l'exemple

81/10 Standard / Norme

71/10 Minimum

4/6 Standard / Norme

3/6 Minimum

ANNEXE B

EXIGENCES RELATIVES AUX DONNÉES DE L'IPEC

RAPPORT PRINCIPAL DE FRET– DONNÉES REQUISES (OS 83)

| DONNÉES REQUISES | DÉFINITION | CONDITION |
|---|--|-----------|
| Code du type d'application | Le code numérique qui identifie la déclaration du fret comme étant une expédition importée, en transit ou de fret restant à bord (FRAB) | M |
| IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE | | |
| Code du transporteur (partie 1 de 2, NCF) | Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes | M |
| Numéro du connaissement (partie 2 de 2, NCF) | Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner un connaissement | M |
| Code du transporteur et numéro de déclaration du navire | Le code du transporteur du navire et le numéro de la déclaration A6 | M |
| Indicateur de données supplémentaires requises | Indicateur (Oui ou Non) que des données supplémentaires seront transmises | M |
| IDENTIFICATION DU NAVIRE | | |
| Nom du navire | Le nom du navire tel qu'il figure dans le registre des navires de Lloyd's | M |
| Numéro du voyage | Le numéro qui désigne le voyage particulier que fait la cargaison | M |
| HORAIRE DU NAVIRE | | |
| Port de chargement | Cet élément désignera, au moyen du code « UN/LOCODE », le port où le fret est chargé | M |
| Port d'arrivée | Le port canadien où le fret importé ou en transit est déchargé; c'est le premier port d'arrivée canadien pour le FRAB. | M |
| RÉFÉRENCE DE LA DATE ET DE L'HEURE | | |
| Date et heure | La date et l'heure prévues du chargement; (M) si des données supplémentaires seront transmises; (M) si des marchandises en conteneur ou en rupture de charge non autorisée ont été chargées dans un pays autre que les États-Unis. | C |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Code d'identification de l'entité | Le code de deux lettres identifiant le partenaire de la chaîne commerciale; p. ex. SH = expéditeur, CN = destinataire, NP = partie à aviser, AE = adresse de livraison | M |
| Nom – Expéditeur | Texte libre | M |
| Nom – Destinataire | Texte libre | M |
| Nom – Partie à aviser | Texte libre | O |
| Nom – Adresse de livraison | Texte libre | C |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Nom – Personne contact | Texte libre | C |
| Nom – Personne contact | Texte libre | O |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Information sur l'adresse 1 | Précisions sur l'adresse du partenaire mentionné ci-dessus | M |

| | | |
|---|---|---|
| Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone) | Le numéro de téléphone du partenaire | C |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Nom de la ville | Texte libre pour indiquer le nom de la ville | M |
| Code de la province ou de l'État | Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État | C |
| Code postal | Le code postal officiel de l'adresse; (M) si le pays est le Canada ou les États-Unis | C |
| Code du pays | Le code ISO de 2 ou 3 caractères alphanumériques désignant le pays | M |
| PORT OU GARE MARITIME | | |
| Code de fonction – Port ou gare maritime | Le code indiquant la fonction du port ou de la gare maritime en ce qui concerne l'expédition, p. ex. bureau des douanes d'origine du manifeste. Il s'agit d'un code numérique, p. ex. 0395 pour Montréal. | M |
| Lieu de livraison | Texte libre | M |
| Bureau des douanes d'origine du manifeste | Le code du bureau des douanes canadiennes où le fret sera déclaré à l'arrivée des marchandises (M); ne pas remplir pour le FRAB. | C |
| Bureau des douanes de destination du manifeste | Le code du bureau des douanes canadiennes où le fret est destiné à l'arrivée des marchandises (M); ne pas remplir pour le FRAB. | C |
| Lieu de livraison | Texte libre | M |
| Code de sous-location du bureau d'origine du manifeste | Le code de sous-location des douanes canadiennes | O |
| Code de sous-location du bureau de destination du manifeste | Le code de sous-location des douanes canadiennes | O |
| Nom du port | Texte libre, (M) pour le lieu de réception et le lieu de livraison | C |
| Code du pays | Le code identifiant le pays, (M) pour le lieu de réception et le lieu de livraison | C |
| Nom de la gare maritime | Texte libre, (M) pour le bureau des douanes d'origine du manifeste | C |
| Numéro du quai | Texte libre | O |
| DÉTAILS DU CONTENEUR | | |
| Code du type de service | Le type de service offert, p. ex. BB = rupture de charge, PP = quai à quai | M |
| Code du type d'équipement | Le code identifiant le genre d'équipement, p. ex. 20L = conteneur de 20 pieds, chargé | M |
| DESCRIPTION DE L'ÉQUIPEMENT (CONTENEUR) | | |
| Initiale de l'équipement | Le préfixe ou la partie alphabétique du numéro d'identification de l'équipement | M |
| Numéro de l'équipement | Le numéro d'ordre ou de série faisant partie du numéro d'identification de l'équipement | M |
| Code chargé/vide | Le code qui indique si l'équipement est chargé ou vide | M |
| NUMÉROS DES PLOMBS | | |
| Numéro du plomb | Le numéro unique apparaissant sur le plomb apposé pour fermer le conteneur | O |
| QUANTITÉ ET POIDS PAR LIGNE | | |
| Numéro de la ligne | | M |

| | | |
|--|---|---|
| Poids | La valeur numérique du poids | M |
| Code qualificatif du poids | Le code identifiant le type du poids, p. ex. G = poids brut | M |
| Volume | La valeur de la mesure volumétrique | O |
| Code de l'UDM du volume | Le code indiquant l'unité de mesure (UDM) du volume, p. ex. N = pouces cubes | O |
| Quantité – Chargée | Le nombre d'unités ou de pièces incluses dans l'expédition | M |
| Code de l'UDM de la quantité | Le code indiquant le genre d'emballage de la quantité chargée | M |
| Code de l'UDM du poids | Le code indiquant l'unité de mesure (UDM) du poids, p. ex. E = tonne métrique) | M |
| DESCRIPTION, MARQUES ET NUMÉROS | | |
| Numéro de la ligne | | M |
| Description | La description de l'article chargé doit être claire et concise | M |
| Code de la marchandise | Code du SH | O |
| Marques et numéros | Les marques et chiffres se rapportant à une expédition ou à des parties d'expéditions; (M) s'il s'agit de matières dangereuses; utiliser le code des marchandises dangereuses de l'ONU. | C |
| REMARQUES | | |
| Texte libre | Pour transmettre des renseignements en texte libre : commentaires ou instructions spéciales. | O |
| Texte libre | | O |

M = Obligatoire

C = Conditionnel

Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document du client – Déclaration du moyen de transport et du fret maritime par EDI selon l'IPEC

O = Optionnel

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DE FRET – DONNÉES REQUISES (OS687)

| DONNÉES REQUISES | DÉFINITION | CONDITION |
|---|--|------------------|
| Code du type d'application | Le code numérique qui identifie la déclaration du fret comme étant une expédition importée, en transit ou de fret restant à bord (FRAB) | M |
| IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE | | |
| Code du transporteur (partie 1 de 2, NCF) | Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes | M |
| Numéro du connaissement (partie 2 de 2, NCF) | Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner un connaissement | M |
| Code du transporteur et numéro de référence du supplémentaire | Le code du transporteur du navire et le numéro de référence du supplémentaire du transitaire ou du transporteur maritime qui transmet cette déclaration | M |
| Numéro de référence unique à l'envoi | Le numéro attribué par l'exportateur | O |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Code d'identification de l'entité | Le code de deux lettres identifiant le partenaire de la chaîne commerciale; p. ex. SH = expéditeur, CN = destinataire, NP = partie à aviser, AE = adresse de livraison | M |
| Nom – Expéditeur | Texte libre | M |
| Nom – Destinataire | Texte libre | M |
| Nom – Partie à aviser | Texte libre | O |
| Nom – Adresse de livraison | Texte libre | C |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Nom – Personne contact | Texte libre | C |
| Nom – Personne contact | Texte libre | O |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Information sur l'adresse 1 | Précisions sur l'adresse du partenaire mentionné | M |
| Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone) | Le numéro de téléphone du partenaire | C |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Nom de la ville | Texte libre pour indiquer le nom de la ville | M |
| Code de la province ou de l'État | Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État | C |
| Code postal | Le code postal officiel de l'adresse du partenaire de la chaîne commerciale; (M) si le pays est le Canada ou les États-Unis. | C |
| Code du pays | Le code ISO de 2 ou 3 caractères alphanumériques désignant le pays | M |
| PORT OU GARE MARITIME | | |
| Code de fonction – Port ou gare maritime | Le code indiquant la fonction du port ou de la gare maritime en ce qui concerne l'expédition; p. ex. bureau des douanes d'origine du manifeste. | M |
| Lieu de livraison | Texte libre | M |
| Nom du port | Texte libre, (M) pour le lieu de livraison | M |
| Code du pays | Le code identifiant le pays, (M) pour le lieu de livraison | M |

| DESCRIPTION DE L'ÉQUIPEMENT (CONTENEUR) | | |
|--|--|---|
| Initiale de l'équipement | Le préfixe ou la partie alphabétique du numéro d'identification de l'unité | M |
| Numéro de l'équipement | Le numéro d'ordre ou de série faisant partie du numéro d'identification de l'unité | M |
| Code chargé/vide | Le code qui indique si l'équipement est chargé ou vide | M |
| QUANTITÉ ET POIDS PAR LIGNE | | |
| Numéro de la ligne | | M |
| Poids | La valeur numérique du poids | M |
| Code qualificatif du poids | Le code identifiant le type du poids, p. ex. G = poids brut | M |
| Volume | La valeur de la mesure volumétrique | O |
| Code de l'UDM du volume | Le code identifiant l'unité de mesure (UDM) du volume, p. ex. N = pouces cubes | O |
| Quantité – Chargée | Le nombre d'unités ou de pièces incluses dans l'expédition | M |
| Code de l'UDM de la quantité | Le code indiquant le genre d'emballage de la quantité chargée | M |
| Code de l'UDM du poids | Le code indiquant l'unité de mesure (UDM) du poids, p. ex. E = tonne métrique | M |
| DESCRIPTION, MARQUES ET NUMÉROS | | |
| Numéro de la ligne | | M |
| Description | La description de l'article chargé doit être claire et concise | M |
| Code de la marchandise | Code du SH | O |
| Marques et numéros | Les marques et les chiffres utilisés pour identifier une expédition ou des parties de l'expédition; (M) s'il s'agit de matières dangereuses; utiliser le code des matières dangereuses de l'ONU. | C |
| REMARQUES | | |
| Texte libre | Pour transmettre des renseignements en texte libre : commentaires ou instructions spéciales. | O |
| Texte libre | | O |

M = Obligatoire

C = Conditionnel

Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document du client – Déclaration du moyen de transport et du fret maritime par EDI selon l'IPEC

O = Optionnel

RAPPORT DE CONTENEUR VIDE – DONNÉES REQUISES (OS695)

| DONNÉES REQUISES | DÉFINITION | CONDITION |
|---|--|------------------|
| Code du type d'application | Le code numérique qui identifie la déclaration du fret comme étant une importation ou du fret restant à bord (FRAB) | M |
| IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE | | |
| Code du transporteur (partie 1 de 2, NCF) | Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes | M |
| Numéro du connaissement (partie 2 de 2, NCF) | Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner un connaissement | M |
| Code du transporteur et numéro de déclaration du navire | Le code du transporteur du navire et le numéro de la déclaration A6 | M |
| Numéro de référence unique à l'envoi | Le numéro attribué par l'exportateur | O |
| IDENTIFICATION DU NAVIRE | | |
| Nom du navire | Le nom du navire tel qu'il figure dans le répertoire maritime de Lloyd's | M |
| Numéro du voyage | Le numéro qui désigne le voyage particulier que fait la cargaison | M |
| HORAIRE DU NAVIRE | | |
| Port de chargement | Cet élément désignera, au moyen du code « UN/LOCODE », le port où le fret est chargé | M |
| Port d'arrivée | Le port canadien où le fret importé ou en transit est déchargé; c'est le premier port d'arrivée canadien pour le FRAB. | M |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Code d'identification de l'entité | Le code de deux lettres identifiant le partenaire de la chaîne commerciale; p. ex. SH = expéditeur, CN = destinataire, NP = partie à aviser, AE = adresse de livraison | O |
| Nom – Expéditeur | Texte libre | O |
| Nom – Destinataire | Texte libre | O |
| Nom – Partie à aviser | Texte libre | O |
| Nom – Adresse de livraison | Texte libre | O |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Nom – Personne-contact | Texte libre | O |
| Nom – Personne-contact | Texte libre | O |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Information sur l'adresse 1 | Précisions sur l'adresse du partenaire mentionné | O |
| Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone) | Le numéro de téléphone du partenaire | O |
| PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE | | |
| Nom de la ville | Texte libre pour indiquer le nom de la ville | O |
| Code de la province ou de l'État | Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État | O |
| Code postal | Le code postal officiel de l'adresse | O |

| | | |
|---|--|---|
| Code du pays | Le code ISO de 2 ou 3 caractères alphanumériques désignant le pays | O |
| PORT OU GARE MARITIME | | |
| Code de fonction – Port ou gare maritime | Le code indiquant la fonction du port ou de la gare maritime en ce qui concerne l'expédition, p. ex. bureau des douanes d'origine du manifeste | M |
| Lieu de réception | Texte libre pour indiquer le nom | M |
| Bureau des douanes d'origine du manifeste | Le code du bureau des douanes canadiennes où le fret sera déclaré à l'arrivée des marchandises (M); ne pas remplir pour le FRAB | C |
| Bureau des douanes de destination du manifeste | Le code du bureau des douanes canadiennes où le fret est destiné à l'arrivée des marchandises (M); ne pas remplir pour le FRAB | C |
| Lieu de livraison | Texte libre pour le nom | M |
| Code de sous-location du bureau d'origine du manifeste | Le code de sous-location des douanes canadiennes | O |
| Code de sous-location du bureau de destination du manifeste | Le code de sous-location des douanes canadiennes | O |
| Nom du port | Texte libre pour le nom, (M) pour le lieu de réception et le lieu de livraison | C |
| Code du pays | Le code identifiant le pays, (M) pour le lieu de réception et le lieu de livraison | C |
| Nom de la gare maritime | Texte libre pour le nom, (M) pour le bureau des douanes d'origine du manifeste | C |
| Numéro du quai | Texte libre | O |
| DÉTAILS DU CONTENEUR | | |
| Code du type de service | Le type de service offert, p. ex. BB = rupture de charge, PP = quai à quai | M |
| Code du type d'équipement | Le code identifiant le genre d'équipement, p. ex. 20L = conteneur de 20 pieds, chargé | M |
| DESCRIPTION DE L'ÉQUIPEMENT (CONTENEUR) | | |
| Initiale de l'équipement | Le préfixe ou la partie alphabétique du numéro d'identification de l'unité | M |
| Numéro de l'équipement | Le numéro d'ordre ou de série faisant partie du numéro d'identification de l'unité | M |
| Code chargé/vide | Le code qui indique si l'équipement est chargé ou vide; devrait être E = vide | M |
| REMARQUES | | |
| Texte libre | Pour transmettre des renseignements en texte libre : commentaires ou instructions spéciales | O |
| Texte libre | | O |

M = Obligatoire

C = Conditionnel

Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document du client – Déclaration du moyen de transport et du fret maritime par EDI selon l'IPEC

O = Optionnel

RÉFÉRENCES

| | |
|--|---|
| <p>BUREAU DE DIFFUSION –</p> <p>Division de la politique frontalière du secteur commercial, Programmes des transporteurs et du fret</p> | <p>DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –</p> <p>7725-0</p> |
| <p>RÉFÉRENCES LÉGALES –</p> <p><i>Loi sur les douanes, Règlement sur la déclaration des marchandises importées, Règlement sur la déclaration des marchandises exportées, Règlement sur le transit des marchandises, Loi sur la santé des animaux, Règlement sur la santé des animaux, Politique sur les déchets internationaux, Loi sur la protection des végétaux, Règlement sur la protection des végétaux, Directives D98-08 de l'ACIA, Loi sur la statistique</i></p> | <p>AUTRES RÉFÉRENCES –</p> <p>D1-2-1, D1-7-1, D3-1-1, D3-1-8, D3-5-1, D3-5-7, D4-1-4, D17-1-5, D22-1-1, Document du client du secteur maritime du programme sur l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).</p> |
| <p>CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –</p> <p>D3-5-2, 17 août 1990</p> | |

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

