

Le contenu du présent résumé est fourni à titre d'information générale seulement et ne constitue nullement un avis juridique ou autre avis professionnel. Les internautes sont invités à demander les avis juridiques dont ils ont besoin à l'égard de toute décision qu'ils prévoient prendre ou de toute ligne de conduite qu'ils prévoient adopter. Fednav Limitée et ses filiales ne garantissent la qualité, l'exactitude ni l'intégralité d'aucun renseignement se trouvant sur le présent document. Quiconque prenant connaissance de l'information contenue dans les articles publiés sur ce site Internet ne devrait s'y fier car certains aspects risquent d'être périmés et non applicables.

Le 7 septembre 2005

### **Avis concernant la nouvelle réglementation douanière (É.-U. et Canada)**

Ce dossier fera l'objet de mises à jour régulières en fonction de l'information reçue de Washington et Ottawa pour clarifier les questions en suspens. Veuillez le consulter régulièrement pendant les phases initiales de mise en place. Dernier mis à jour : le 7 septembre 2005

La *US Customs and Border Protection* (CBP) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ont chacune établi une nouvelle réglementation<sup>1</sup> applicable aux soumissions des manifestes de marchandises aux douanes. Cette initiative des É.-U. vise à préserver leurs frontières de toute attaque terroriste.

En février 2003, **Fednav devenait un membre certifié du programme C-TPAT**<sup>2</sup> de la CBP. Cela signifie que, en plus de se conformer à la nouvelle réglementation, Fednav s'est également engagée à rester vigilante à la présence d'activité suspecte au sein de nos voies de commerce et à avertir les douanes de toute activité inhabituelle qui pourrait représenter une menace à la sécurité. En outre, nous nous sommes engagés à porter cette information à la connaissance de nos partenaires de voies de commerce et à encourager ceux avec qui nous faisons affaire à se joindre à l'initiative C-TPAT ou, tout du moins, à nous aider dans notre engagement envers les douanes. Sous peu, Fednav soumettra une demande à Douanes Canada en vue de devenir un PEP<sup>3</sup>, ce qui nous obligera à observer des engagements très similaires avec le Canada.

Le bénéfice à retirer de notre participation aux programmes C-TPAT et PEP apparaîtra sous la forme d'une certaine clémence de la part des douanes dans leur examen de nos soumissions de manifestes et d'un nombre moins important d'inspections des marchandises de nos clients. Le niveau de clémence augmentera, bien entendu, à chaque fois qu'un membre de notre voie de commerce ralliera l'un d'un programme voire les deux. Néanmoins, la nouvelle réglementation relative à la déclaration de manifeste est plus stricte qu'auparavant, et les douanes ont très clairement indiqué que devenir un membre C-TPAT ne signifiait pas qu'elles passeraient sous silence la non-conformité et ont avisé qu'elles refuseraient nos déclarations de manifeste si elles ne sont pas conformes à leurs critères.

Vous trouverez ci-dessous, un résumé de ce que Fednav demande à ses affréteurs, expéditeurs et agents afin d'assurer que tous les manifestes de marchandises sont présentés correctement et dans le temps imparti par les douanes américaines et canadiennes. Le manquement à ces obligations pourra amener à des sanctions et des délais à l'égard de la marchandise et du navire. Fednav réclamera des dommages et intérêts à la partie responsable d'avoir empêché Fednav de satisfaire à ses obligations.

<sup>1</sup> Douanes américaines : [19CFR](#) en date du 5 décembre 2003 – Douanes canadiennes : [CN-542](#) en date du 7 octobre 2003

<sup>2</sup> C-TPAT: Customs-Trade Partnership Against Terrorism

<sup>3</sup> PEP: Partenaire en protection

Le contenu du présent résumé est fourni à titre d'information générale seulement et ne constitue nullement un avis juridique ou autre avis professionnel. Les internautes sont invités à demander les avis juridiques dont ils ont besoin à l'égard de toute décision qu'ils prévoient prendre ou de toute ligne de conduite qu'ils prévoient adopter. Fednav Limitée et ses filiales ne garantissent la qualité, l'exactitude ni l'intégralité d'aucun renseignement se trouvant sur le présent document. Quiconque prenant connaissance de l'information contenue dans les articles publiés sur ce site Internet ne devrait s'y fier car certains aspects risquent d'être périmés et non applicables.

## **Résumé de la nouvelle réglementation pour les marchandises de Fednav**

Autorité	Douanes américaines	Douanes canadiennes
<b>Nom</b>	CPB	CBSA
<b>Règlements</b>	<a href="#">19 CFR</a>	<a href="#">CN-542</a>
<b>Date de mise en application obligatoire</b>	4 mars 2004 <sup>4</sup>	21 avril 2004 (marchandises diverses <sup>5</sup> )
<b>Système de manifeste électronique</b>	AMS <sup>6</sup>	ACI <sup>7</sup>
<b>Déclarations exigées</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marchandises diverses + conteneurs d'importation</li> <li>• Marchandises diverses + conteneurs d'exportation</li> <li>• <a href="#">Vrac</a> + exemptions (Importation)</li> <li>• Vrac (Exportation)</li> <li>• Conteneurs vides (Importation)</li> <li>• FRAB (Fret restant à bord)<sup>10</sup></li> <li>• Navire entrant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 24 heures avant le chargement</li> <li>• L'information sera disponible au 3<sup>e</sup> trimestre 2004</li> <li>• 24 heures avant l'arrivée</li> <li>• 10 jours après le départ pour l'option 4<sup>9</sup></li> <li>• 24 heures avant l'arrivée</li> <li>• Selon les règles d'importation ci-dessus</li> <li>• (a) 24 heures après le départ d'un port étranger de chargement<sup>11</sup> + (b) dans les 2 heures de l'arrivée au 1<sup>er</sup> port de déchargement américain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 24 heures avant le chargement</li> <li>• dans les 3 jours du départ<sup>8</sup></li> <li>• 24 heures avant l'arrivée</li> <li>• dans les 3 jours du départ</li> <li>• 96 heures avant l'arrivée</li> <li>• Selon les règles d'importation ci-dessus</li> <li>• 96 heures avant l'arrivée au 1<sup>er</sup> port d'escale canadien.</li> </ul>
<b>Exemptions</b>	Exportations américaines à destination du Canada	Marchandises en provenance + à destination des É.-U. <sup>12</sup>
<b>Plus d'informations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="http://www.cbp.gov">http://www.cbp.gov</a></li> <li>• <a href="#">Trade Act 2002</a></li> <li>• cf. aussi <a href="#">24-Hour Rule / FAQ</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="http://www.cbsa.gc.ca">http://www.cbsa.gc.ca</a></li> <li>• <a href="#">Information commerciale avancée</a></li> <li>• <a href="#">FAQ</a></li> </ul>
<b>Contact à Fednav</b>	<a href="mailto:Docs@fednav.com">Docs@fednav.com</a>	<a href="http://www.fednav.com">http://www.fednav.com</a>

<sup>4</sup> Concernant le transport de vrac, les douanes américaines ont accordé un délai de 30 jours amenant la date limite au 2 avril 2004.

<sup>5</sup> **Marchandises diverses** (au Canada) la déclaration pour toute marchandise diverse et tout conteneur commencées à charger après 7 h 00 le 21 avril 2004. De telles marchandises doivent être déclarées au moins 24 heures avant le chargement mais pas avant 00 h 01 le 19 avril 2004.

**Vrac** (au Canada) la déclaration commence pour tout navire « arrivant » à son premier port d'escale canadien après 07 h 00 le 21 avril 2004. De telles marchandises en vrac doivent être déclarées au moins 24 heures avant l'arrivée au premier port, mais pas avant 00 h 01 le 19 avril 2004 (premier jour de l'entrée en vigueur de l'ACI). La plupart des marchandises en provenance des É.-U. vers le Canada sont exonérées selon l'ACI jusqu'à nouvel ordre.

**Les soumissions papier (A6 et A6A)** seront acceptées par l'ASFC pour les marchandises à bord de navire chargées avant 07 h 00 le 21 avril (vraisemblablement tant qu'il ne s'agit pas d'un vraquier arrivant au Canada après 07 h 00 le 21 avril).

<sup>6</sup> AMS : *Automated Manifest System* (É.-U.)

<sup>7</sup> ACI : *Advanced Commercial Information* ou Information commerciale avancée (Canada)

<sup>8</sup> Fednav signera un protocole d'entente avec Douanes Canada qui nous permettra de produire la déclaration dans les trois jours ouvrables du départ du port canadien de chargement. Sans un protocole d'entente, le transporteur devra fournir un formulaire A6A à l'aller 24 heures avant le départ. Dans les deux cas, l'exportateur doit toujours déclarer la cargaison concernée aux douanes 48 heures avant l'exportation, et fournir au transporteur la preuve de cette déclaration d'exportation avant le chargement – la preuve de la déclaration pourra se faire par le biais du numéro apposé par les douanes sur un formulaire B13A, le numéro DECA, le numéro G7 EDI, le numéro de déclaration sommaire ou la mention « ADR » (aucune déclaration requise).

<sup>9</sup> Option 4 les douanes américaines permettront la déclaration pour certains exportateurs (USPPI ou leurs agents) connus pour avoir toujours bien respecté les conditions de transport de marchandises peu dangereuses (vrac) – cette option est interdite à certains [pays exclus inscrits sur la liste du ministère des Affaires étrangères](#). Sinon, la réglementation actuelle impose à l'exportateur de déclarer la cargaison exportée 24 heures avant le départ.

<sup>10</sup> FRAB la déclaration s'applique aux deux autorités même si la marchandise est destinée respectivement aux É.-U. ou au Canada.

<sup>11</sup> Si le navire ne transporte que du vrac ou des conteneurs vides, alors la date et l'heure de départ du port de chargement ne sont pas requises avant les 24 heures précédant l'arrivée – vraisemblablement ces données ne peuvent être transmises qu'après la soumission du manifeste de marchandises.

<sup>12</sup> L'exemption s'applique uniquement aux importations canadiennes en provenance des É.-U. et aux exportations canadiennes à destination des É.-U. Il n'y a aucune exemption pour les marchandises FRAB selon la note de bas de page 8 ci-dessus. En d'autres mots, les marchandises chargées dans d'autres pays et à destination des É.-U. doivent être déclarées à l'ACI s'il est prévu que la cargaison se trouve à bord du navire lors de l'arrivée au port canadien.

Le contenu du présent résumé est fourni à titre d'information générale seulement et ne constitue nullement un avis juridique ou autre avis professionnel. Les internautes sont invités à demander les avis juridiques dont ils ont besoin à l'égard de toute décision qu'ils prévoient prendre ou de toute ligne de conduite qu'ils prévoient adopter. Fednav Limitée et ses filiales ne garantissent la qualité, l'exactitude ni l'intégralité d'aucun renseignement se trouvant sur le présent document. Quiconque prenant connaissance de l'information contenue dans les articles publiés sur ce site Internet ne devrait s'y fier car certains aspects risquent d'être périmés et non applicables.

## **Rôle des expéditeurs + affréteurs dans l'information AMS + ACI**

Fednav dépend de l'expéditeur et de l'affréteur pour fournir des détails complets et précis quant à la description de la cargaison, ainsi que la raison sociale complète de l'expéditeur, du consignataire et de la partie à notifier pour chaque connaissance maritime. Il est important d'identifier la cargaison en 45 caractères pour les É.-U. (AMS) et 50 caractères pour le CANADA (ACI), car c'est là que se termine la vérification automatique. Les autres informations commerciales relatives à la cargaison après la césure des 45/50 caractères seront notées sur le connaissance maritime et non sur le manifeste électronique. La plupart des cargaisons transportées par Fednav sont des marchandises à faible risque ; il est donc important d'annoncer cette nature à faible risque dès le début de la description de la marchandise (p. exp. **STEEL TRACK SHOES** plutôt que *TRACK SHOES, Steel* ; ou **STEEL Wire Rods in Coils** plutôt que *Wire Rods in Coils*).

Concernant le consignataire et la partie à notifier, les douanes recherchent la partie située aux É.-U. qui prendra possession de (ou représentera) la marchandise au port de déchargement. Les connaissances maritimes « à ordre » seront autorisés tant que la raison commerciale complète du représentant américain des chargeurs apparaît dans le champ *First Notify Party* (première partie à notifier) pour que les douanes sachent qui contacter le cas échéant.<sup>13</sup>

Pour assurer que Fednav dispose d'assez de temps pour revoir, soumettre et corriger toute erreur pouvant être identifiée par les douanes, nous demandons que les données nécessaires suivantes soient données comme suit :

**Conteneurs + Marchandises diverses** : 96 heures ou trois jours ouvrables avant le chargement (on retiendra la durée la plus longue).

**Vrac** : 96 heures ou trois jours ouvrables avant l'arrivée au premier port américain ou canadien même si la marchandise n'est pas déchargée au premier port d'escale.

**Marchandises dangereuses** : **N. B.** Quelque soit la destination, depuis janvier 2004, toutes les marchandises dangereuses (en vrac, en paquet ou en conteneur) doivent être déclarées sur le **Manifeste de marchandises dangereuses IMO** (ou sur le **US DCM**<sup>14</sup> si elle est déclarée aux É.-U.). Comme les manifestes de marchandises dangereuses doivent être signés à la fois par le commandant et les expéditeurs, il est nécessaire que cette information soit fournie aux agents avant le chargement. Lors de l'emballage ou de la mise en conteneur des marchandises dangereuses, la **classe IMO** et le **numéro UN** (le cas échéant) doivent être transmis à Fednav 96 heures (ou trois jours ouvrables avant le chargement - on retiendra la durée la plus longue) avant le chargement, afin que nous puissions soumettre ces données à l'AMS à l'ACI conformément à la règle des 24 heures.

**Exportations** : Procédures et délais de mise en œuvre devraient être annoncés au deuxième trimestre de 2004 par Douanes Canada, et au troisième trimestre par les douanes américaines. Le principe général dans les modèles d'exportation des deux pays est que l'exportateur devra obtenir un permis d'exportation et fournir la preuve de ce permis au transporteur avant le chargement. La plupart des exportations canadiennes et américaines transportées par Fednav sont des marchandises peu dangereuses et, à ce titre, les expéditeurs ont plus de chance de pouvoir demander aux autorités le « *Option 4 reporting status* » aux É.-U. et le « statut de déclaration sommaire » au Canada. Nous encourageons tous nos clients à transmettre cette suggestion à leurs exportateurs. Un tel statut d'exportateur à faible risque fournit une plus grande flexibilité dans la déclaration d'exportation.

<sup>13</sup> Depuis le 8 mars 2004, Douanes Canada veut toujours voir apparaître le nom du propriétaire de la marchandise à la suite de : *To Order of* .

<sup>14</sup> Le US DCM doit être accompagné du Shipping Paper.

Le contenu du présent résumé est fourni à titre d'information générale seulement et ne constitue nullement un avis juridique ou autre avis professionnel. Les internautes sont invités à demander les avis juridiques dont ils ont besoin à l'égard de toute décision qu'ils prévoient prendre ou de toute ligne de conduite qu'ils prévoient adopter. Fednav Limitée et ses filiales ne garantissent la qualité, l'exactitude ni l'intégralité d'aucun renseignement se trouvant sur le présent document. Quiconque prenant connaissance de l'information contenue dans les articles publiés sur ce site Internet ne devrait s'y fier car certains aspects risquent d'être périmés et non applicables.

## **Rôle des agents du port de chargement dans les importations É.-U/Canada**

**Données relatives à la marchandises** : Très souvent, les agents du port de chargement coordonnant les opérations du port et du navire aux ports de chargement hors des É.-U. et du Canada sont le lien principal entre Fednav et l'expéditeur pour ce qui est de l'obtention des données pour le manifeste électronique. Les agents qui fournissent déjà des données électroniques à Fednav Anvers continueront de le faire sous le format qu'ils utilisent ; il risque cependant d'y avoir quelques modifications syntaxiques dans certains cas. Plus précisément, une attention particulière doit être portée désormais à la description de la marchandise et à la raison sociale complète de l'expéditeur, du consignataire et de la partie à notifier. Par exemple, des clauses caractéristiques telles que « said to weigh » (poids du chargeur) et « said to be » (contient aux dires du chargeur) ne peuvent plus figurer dans les 50 caractères du champs de description de la marchandise. Concernant la raison sociale complète de l'expéditeur, du consignataire et de la partie à notifier, il sera désormais nécessaire d'entrer le nom, l'adresse et les détails du contact dans les champs appropriés plutôt que tout ensemble dans un seul champs.

Il sera alors nécessaire aux agents qui ne soumettent pas encore de données sous format électronique (ou à l'expéditeur) de saisir les données de manifeste requises sous une forme électronique particulière, que nous fournirons. Une fois rempli, ce fichier devra être retourné à Fednav en pièce jointe à un courriel et nous la chargerons dans notre module AMS/ACI afin de la soumettre aux douanes. Dès que ce nouveau format électronique sera disponible, Fednav fera parvenir le fichier avec de plus amples détails et l'aide pour sa mise en place. Fednav a l'intention de fournir à terme une option Internet pour la saisie de ce formulaire par ses agents.

**Données sur les navires en route pour les É.-U.** : les douanes américaines exigent que la date et l'heure de départ du navire de chaque port étranger de chargement soient transmises à l'AMS comme suite : A) Navires transportant des conteneurs et des marchandises diverses : dans les 24 heures du départ du port de chargement étranger.  
B) Navires transportant exclusivement du vrac : pas moins de 24 heures avant l'arrivée au port de déchargement américain.

Le message de départ se fera à partir d'une version modifiée du message 353 (nouveau depuis le 1<sup>er</sup> mars 2004). Nous attendons un éclaircissement, mais il se peut que les données du manifeste de marchandises (message 309) doivent séquentiellement précéder le message 353, et, jusqu'à l'obtention de la clarification, nous mettons en garde les agents de s'assurer que le message 309 a été soumis avec succès à l'AMS avant de soumettre le rapport contenant l'heure et la date de départ.

Le contenu du présent résumé est fourni à titre d'information générale seulement et ne constitue nullement un avis juridique ou autre avis professionnel. Les internautes sont invités à demander les avis juridiques dont ils ont besoin à l'égard de toute décision qu'ils prévoient prendre ou de toute ligne de conduite qu'ils prévoient adopter. Fednav Limitée et ses filiales ne garantissent la qualité, l'exactitude ni l'intégralité d'aucun renseignement se trouvant sur le présent document. Quiconque prenant connaissance de l'information contenue dans les articles publiés sur ce site Internet ne devrait s'y fier car certains aspects risquent d'être périmés et non applicables.

## **Rôle des agents du port de déchargement dans les ports américains et canadiens**

### **Les agents des ports de déchargement américains**

Nous attendons que Washington clarifie le rôle attribué aux agents dans l'information AMS. Malgré un avis antérieur des douanes américaines, il semble désormais que les agents auront le droit de fournir l'information pour le compte du transporteur à condition que (i) l'agent obtienne une lettre d'approbation du transporteur et (ii) le SCAC<sup>15</sup> et le ICB<sup>16</sup> du transporteur sont utilisés. Ainsi, les agents ne pourront plus utiliser leur SCAC ni leur ICB dans le but de fournir les manifestes des transporteurs aux douanes. En outre, à compter de la mi-février 2004, les douanes seraient prêtes à autoriser les agents à soumettre les manifestes des transporteurs à l'AMS par le biais d'un fournisseur de service tiers, mais les conditions de telles soumissions ne sont pas encore clairement définies.

Fednav est désormais doté de l'AMS, ce qui signifie que nous pouvons ainsi déclarer nos propres manifestes jusqu'à ce que le rôle des agents soit plus clairement défini. Ainsi, dans la phase initiale de mise en place du règlement 19CFR, les agents portuaires américains recevront de Fednav par courriel un exemplaire du manifeste de marchandises que nous aurons déjà soumis à l'AMS. Jusqu'à nouvel ordre, les agents de port de déchargement américains n'auront plus besoin de soumettre le manifeste de marchandises aux douanes pour le compte de Fednav.<sup>17</sup>

**Rapport d'arrivée du navire aux ports américain**: les douanes américaines exigent que l'arrivée du navire au port de déchargement doive être déclarée dans les deux (2) heures de l'arrivée du navire. Pour ce faire, Fednav établira une interface Internet simple sur son serveur et les agents y entreront au moment de l'arrivée du navire pour saisir le nom du navire, le port, la date et l'heure d'arrivée et un numéro de référence de manifeste. Cette saisie de données créera un événement dans le programme AMS de Fednav qui enverra automatiquement un message d'arriver à l'AMS dans le format qui convient depuis le serveur de Fednav. Le 5 mars 2004, Les douanes ont informé qu'elles accorderaient une petite tolérance aux cas où la limite de deux heures est impossible, mais elles ont insisté sur le fait qu'elles ne toléreraient pas les rapports d'arrivée trop fautifs.

### **Les agents de port de déchargement canadiens**

La Fédération maritime du Canada coordonne le développement d'une solution ACI pour les agents portuaires. Douanes Canada a accepté de permettre aux agents de fournir l'information pour le compte des transporteurs par le biais de fournisseurs de service tiers. Fednav est prête à créer sa propre application ACI dans le cas où la solution ne conviendrait pas aux besoins de ses agents, et nous surveillons de près ce projet avant de décider de la meilleure option.

---

<sup>15</sup> SCAC : *Standard Carrier's Alpha Code*

<sup>16</sup> ICB : *International Carrier Bond*

<sup>17</sup> Les douanes américaines ont stipulé dans le règlement 19 CFR qu'elles pourraient demander de temps à autre une copie papier du manifeste de marchandises. Nous pourrions vous demander d'imprimer et de nous faire parvenir un exemplaire du manifeste de marchandises pour les douanes si elles le demandent. Les douanes accorderont un délai raisonnable pour accéder à cette demande.

Le contenu du présent résumé est fourni à titre d'information générale seulement et ne constitue nullement un avis juridique ou autre avis professionnel. Les internautes sont invités à demander les avis juridiques dont ils ont besoin à l'égard de toute décision qu'ils prévoient prendre ou de toute ligne de conduite qu'ils prévoient adopter. Fednav Limitée et ses filiales ne garantissent la qualité, l'exactitude ni l'intégralité d'aucun renseignement se trouvant sur le présent document. Quiconque prenant connaissance de l'information contenue dans les articles publiés sur ce site Internet ne devrait s'y fier car certains aspects risquent d'être périmés et non applicables.

## **Les marchandises à exporter depuis les ports américains et canadiens**

Le paradigme de la déclaration d'exportation est bien moins complexe pour les transporteurs et leurs agents.

L'exportateur<sup>16</sup> devra fournir au transporteur un numéro de référence d'exportation. Le transporteur rapportera, en retour, le numéro de référence sur le manifeste du navire en partance.

Le rôle des agents aux É.-U. comme au Canada sera d'obtenir le numéro de référence d'exportation en question de l'exportateur et de le reporter sur le rapport de manifeste de sortie.  
17

**Exportations américaines** : Le règlement 19CFR donne à l'exportateur la responsabilité de fournir à la CBP un numéro de référence 24 heures avant le « départ » et le transporteur rapportera ce numéro sur la déclaration de sortie du navire.<sup>18</sup> Les procédures et les délais relatifs aux déclarations d'exportation devraient être publiés par la CBP au troisième trimestre de 2004. Pour le moment, il ne semble pas y avoir une quelconque indication que la CBP demandera que les exportations soient déclarées par voie électronique. Les exportations américaines à destination du Canada sont exemptées.

**Les exportations canadiennes** : La majorité des exportations canadiennes transportées par Fednav pourront bénéficier de la déclaration sommaire. La déclaration sommaire est un statut spécial pour tous les vracs qui ne sont pas soumis au contrôle du MAECI<sup>19</sup>. La déclaration sommaire permet à l'exportateur de déclarer toutes les exportations accomplies une fois par mois au lieu d'avoir à le faire avant chaque envoi. En plus du numéro de déclaration sommaire, d'autres [preuves d'exportation](#) peuvent être fournies à Fednav sous la forme d'un B13A, d'un numéro DECA<sup>20</sup>, du numéro de déclaration EDI G7 ou d'une mention ADR (aucune déclaration requise) pour certaines marchandises. À l'exception du vrac, en l'absence de statut de déclaration sommaire, l'exportateur devra soumettre la déclaration d'exportation au moins 48 heures avant d'exporter et le transporteur, à son tour, devra déclarer le A6A de sortie avant le départ du port. Lorsque Fednav signera un protocole d'entente avec les douanes, quoi qu'il en soit, nous pourrons alors soumettre le A6A de sortie dans les 3 jours ouvrables suivant le départ. Les exportations canadiennes vers les É.-U. sont exemptées de la réglementation de déclaration d'exportation canadienne.

---

<sup>19</sup> Le règlement 19CFR ne fera plus référence à l'« exportateur » per se, mais plutôt à la « *United States Principal Party of Interest* » (USPPI) ou leur agent.

<sup>20</sup> Le rapport de manifeste de sortie au Canada est le A6A.

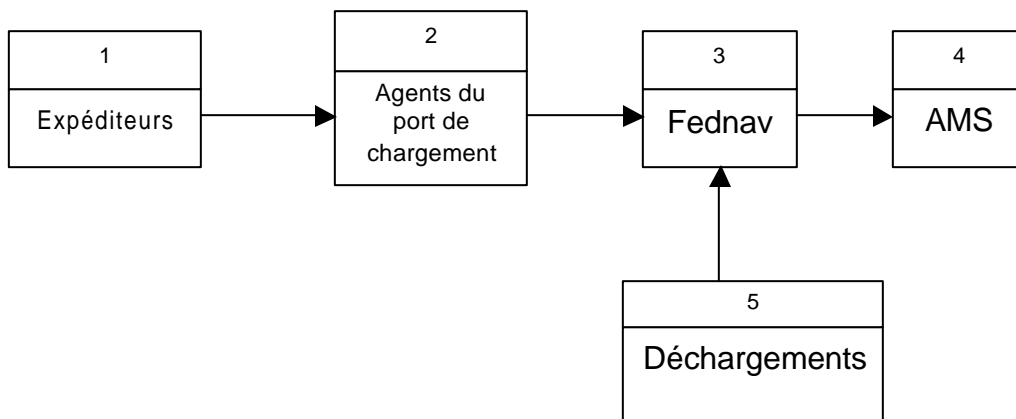
<sup>21</sup> Le numéro de référence d'exportation pourra se trouver sous la forme d'un *Internal Transaction Number* (ITN), une mention de faible risque ou une déclaration d'exemption. Pour la majorité des exportations américaines transportées par Fednav, le USPPI sera le plus susceptible de pouvoir bénéficier du *Option 4 reporting status* tel que défini par le *Bureau of Census* dans le règlement 15CFR. Généralement, le *Option 4 status* s'applique aux exportateurs à faible risque.

<sup>22</sup> MAECI : Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Bien que le blé et l'orge soient des denrées contrôlées, des exemptions particulières sont accordées lors de la soumission de l'exportateur à la Commission canadienne du blé par laquelle une déclaration sommaire sera permise pour ces deux denrées contrôlées.

<sup>23</sup> **N. B.** Lors de l'utilisation d'un numéro DECA en tant que preuve d'exportation avant le chargement, veuillez vous assurer d'inclure les trois composantes suivantes de la déclaration DECA : le numéro d'autorisation, le formulaire d'autorisation et le numéro de permis de licence d'exportation ([nouveau depuis le 7 janvier 2004](#))

Le contenu du présent résumé est fourni à titre d'information générale seulement et ne constitue nullement un avis juridique ou autre avis professionnel. Les internautes sont invités à demander les avis juridiques dont ils ont besoin à l'égard de toute décision qu'ils prévoient prendre ou de toute ligne de conduite qu'ils prévoient adopter. Fednav Limitée et ses filiales ne garantissent la qualité, l'exactitude ni l'intégralité d'aucun renseignement se trouvant sur le présent document. Quiconque prenant connaissance de l'information contenue dans les articles publiés sur ce site Internet ne devrait s'y fier car certains aspects risquent d'être périmés et non applicables.

## Résumé du paradigme de déclaration pour les marchandises destinées aux É.-U. et au Canada



1. Les expéditeurs fournissent les données complètes du manifeste aux agents du port de chargement<sup>22</sup>
2. Les agents du port de chargement soumettent des données de manifeste sous format électronique à Fednav Limitée<sup>23</sup>
3. Fednav transforme les données de manifeste au format AMS et les soumet aux douanes. Fednav doit attendre 24 heures à compter de la soumission à l'AMS en cas de rejet par les douanes des données avant le début des opérations de chargement.
4. Les douanes rejettent la soumission si les données sont incomplètes ; nous nous retournerons alors vers les agents qui devront obtenir plus d'informations de l'expéditeur. Les douanes émettront un message « NE PAS CHARGER » si leur évaluation du risque des données révèle quoi que ce soit menaçant la sécurité américaine.
5. Les agents de déchargement soumettront les détails de l'arrivée sur le serveur Internet de Fednav.<sup>24</sup>

<sup>25</sup> Les délais de soumission des données de manifeste à Fednav :

- (A) Marchandises diverses et conteneurs : 96 heures ou trois jours ouvrables complets (on retiendra la durée la plus longue) avant le chargement
- (B) Vrac et autres marchandises exemptées de la règle des 24 heures : 96 heures ou trois jours ouvrables avant l'arrivée au premier port même si le premier port n'est pas le port de déchargement de la marchandise.

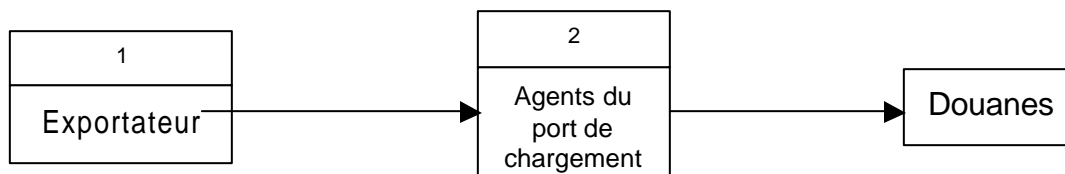
<sup>26</sup> Les données électroniques peuvent être soumises à Fednav au format SEAGHA ou BDX pour les agents qui soumettent actuellement des données de manifeste électronique. Les autres agents devront utiliser un nouveau programme de manifeste de Fednav qui saisira les données de manifeste au format requis pour les soumissions à l'AMS.

<sup>27</sup> Jusqu'à nouvel ordre, la soumission des détails de l'arrivée du navire dans les 2 heures de l'arrivée du navire ne s'appliquera qu'aux agents portuaires américains.

Le contenu du présent résumé est fourni à titre d'information générale seulement et ne constitue nullement un avis juridique ou autre avis professionnel. Les internautes sont invités à demander les avis juridiques dont ils ont besoin à l'égard de toute décision qu'ils prévoient prendre ou de toute ligne de conduite qu'ils prévoient adopter. Fednav Limitée et ses filiales ne garantissent la qualité, l'exactitude ni l'intégralité d'aucun renseignement se trouvant sur le présent document. Quiconque prenant connaissance de l'information contenue dans les articles publiés sur ce site Internet ne devrait s'y fier car certains aspects risquent d'être périmés et non applicables.

## **Résumé du paradigme de la déclaration de marchandises exportées des É.-U. et du Canada**

(Procédures et délais devraient être fournis par la CBP au troisième trimestre de 2004  
et par l'ASFC au deuxième trimestre de 2004)



1. L'exportateur fournit au transporteur une référence d'exportation pour apporter la preuve que la marchandise a été déclarée avant l'embarquement.<sup>25</sup>
2. L'agent incorporera la référence d'exportation en question sur la déclaration de sortie du navire<sup>26</sup> et la soumettra aux douanes.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> La référence d'exportation : aux États-Unis, la preuve que l'exportateur a soumis un rapport d'exportation est un ITN, une mention de faible risque ou une déclaration d'exemption. Au Canada, la preuve d'un rapport d'exportation sera un timbre des douanes sur le B13A, le numéro DECA (doit comporter un numéro d'autorisation, un formulaire et un numéro de permis d'exporter), le numéro de déclaration EDI G7, le numéro de déclaration sommaire ou une mention « ADR » (aucune déclaration requise).

<sup>26</sup> Déclaration de sortie de navire : au Canada elle restera le A6A.

<sup>27</sup> Au Canada, l'agent doit soumettre un A6A avec le numéro de référence d'exportation aux douanes dans les 3 jours ouvrables de départ du port de chargement.





le 8 septembre 2005

Depuis février 2003, FIL est un membre certifié du programme U.S. Customs-Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT). Très bientôt, nous soumettrons une demande à Douanes Canada en vue de devenir un Partenaire en protection (PEP).

Ces deux programmes de partenariat requièrent de Fednav qu'elle reste vigilante à toute activité suspecte au sein de nos voies de commerce et qu'elle avertisse les douanes de toute activité inhabituelle qui pourrait représenter une menace à la sécurité.

En outre, nous nous sommes engagés à encourager l'ensemble de nos partenaires de voies de commerce à se joindre également aux programmes CTPAT + PEP afin d'améliorer la sécurité de nos voies de commerce collectives. En échange de notre et de votre participation à ces programmes de sécurité, les douanes exerceront un niveau discrétionnaire de clémence au niveau de la vérification de nos manifestes cargaison et mèneront un nombre moins important d'inspections de marchandises. L'objectif ultime est d'établir des voies de commerce entières où chacune des parties prenantes est engagée à améliorer la sécurité.

Par conséquent, dans le cadre de notre engagement, nous devons rechercher votre coopération en vous demandant de bien vouloir répondre à la courte enquête ci-dessous.

Merci de bien vouloir envoyer vos réponses à [docs@fednav.com](mailto:docs@fednav.com).

- A) Veuillez indiquer si votre compagnie participe aux programmes CTPAT ou PEP ou si vous prévoyez qu'elle y participe dans un avenir proche.
- B) Si vous n'êtes pas à l'heure actuelle en mesure de participer à ces programmes, pourriez-vous passer en revue les procédures de sécurité décrites ci-dessous et confirmer votre compréhension et votre accord à vous conformer aux exigences lors de la réservation de marchandises ou d'espace auprès de FIL.
- Fournir à FIL une description précise et détaillée des marchandises à charger.
  - Avertir FIL dès le début de la négociation si la marchandise proposée est classée comme dangereuse selon le Code IMDG ou le Code BC.
  - Déclarer immédiatement à FIL toute découverte d'une inquiétude concernant la nature ou la description de la marchandise.
  - Le cas échéant, assurer que toutes les informations requises dans le manifeste sont obtenues et transmises aux autorités concernées en temps utile.

Nous vous remercions d'avoir pris rapidement connaissance de ce qui précède. Pour de plus amples explications, n'hésitez pas à contacter [docs@fednav.com](mailto:docs@fednav.com).

Les Opérations de Fednav

CUSTOMS - TRADE  
PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM

---



*In recognition of your commitment to partnership,  
and in appreciation for joining with us to secure  
the international supply chain and protect our country's security,*

*The U.S. Customs Service*

*is pleased to certify your membership in the*

**C-T-P-A-T**  
*Customs - Trade  
Partnership Against Terrorism*

*and to present this certificate to*

***Fednav International Limited***

Dated this 28th day of February, 2003  
at Washington, D.C.

*Marc Bower*  
\_\_\_\_\_  
Commissioner, U.S. Customs Service



Ottawa, le 7 octobre 2003

# AVIS DES DOUANES N-542

## Information préalable sur les expéditions commerciales – Déclaration du fret et du moyen de transport à l'aide de l'échange de données informatisées (EDI)

1. Le présent avis a pour but d'annoncer la mise en œuvre prévue de l'initiative relative à l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) et de fournir des renseignements concernant la date d'entrée en vigueur et des précisions sur l'initiative, y compris la règle stipulant un préavis de 24 heures pour le fret, annoncée en avril 2003 par l'honorable Elinor Caplan, ministre du Revenu national.
2. Nous avons procédé à d'importantes consultations avec des représentants du milieu des affaires et des négociants tout au long de la conception et de l'élaboration de la présente initiative afin de nous assurer que, non seulement l'orientation que nous prenons convient aux entreprises canadiennes, mais que ces dernières la sanctionnent entièrement.
3. L'IPEC sera mise en œuvre par étapes, en commençant par le mode maritime le 19 avril 2004. Le calendrier de mise en application pour les autres modes, soit le mode ferroviaire, le mode aérien et le mode routier, sera annoncé dans un Avis des douanes qui sera publié ultérieurement. Aucune modification ne sera apportée aux procédures de déclaration secondaire du fret pour les expéditions maritimes (p. ex. papiers creux, nouveaux manifestes, résumés) au cours de cette étape de la mise en vigueur de l'IPEC. Les procédures électroniques obligatoires de déclaration secondaire du fret seront appliquées par étapes, à la suite de leur mise en place dans les autres modes, ou en même temps.
4. En vertu de l'IPEC, les transporteurs et les expéditeurs de fret déclareront le fret et les données sur le moyen de transport par voie électronique dans les délais prévus, avant l'arrivée du fret et du moyen de transport au Canada, afin de permettre à l'ADRC d'identifier les marchandises présentant un risque élevé ou inconnu. L'obligation de présenter les documents des données primaires sur le fret maritime et les documents de déclaration des moyens de transport pour les importations et les expéditions en transit sera supprimée.

5. D'ici la prochaine étape de l'IPEC, la déclaration préalable par voie électronique du moyen de transport et du fret ne sera pas obligatoire pour les navires à destination du Canada qui contiennent seulement des marchandises qui ont été chargées aux États-Unis. Les exigences actuelles pour la déclaration du moyen de transport et du fret continueront d'être acceptées pour les navires en question et le fret qu'ils contiennent.

### Déclaration du fret maritime

6. Les transporteurs maritimes ou leurs agents transmettront les données relatives au fret et au moyen de transport conformément aux spécifications qui figurent dans le Document énonçant les conditions de participation à cette fin. Les expéditeurs de fret seront également autorisés à communiquer à l'ADRC certains renseignements sur le fret, par voie électronique. Le Document énonçant les conditions de participation ainsi que les renseignements portant sur ce document sont disponibles à l'adresse suivante :

Gestionnaire  
Unité du commerce électronique  
Immeuble Sir Richard Scott  
191, avenue Laurier Ouest  
15<sup>e</sup> étage  
Ottawa ON K1A 0L5

Téléphone : 1 888 957-7224

7. Si un transporteur ou un expéditeur de fret n'est pas en mesure de respecter l'exigence visant à transmettre les renseignements par voie électronique, il doit prendre les dispositions nécessaires afin que les renseignements en question soient communiqués à l'ADRC par voie électronique par un tiers.
8. Les données du fret comprennent une description complète et exacte de l'expédition. Des descriptions générales comme « fret de toutes sortes », « marchandises générales », « chargement et compte de l'expéditeur », « sur la foi de la déclaration de contenu », ainsi que toute autre expression semblable devront être plus précises.
9. Les données touchant des marchandises transportées dans un conteneur de fret qui sont chargées dans un navire à destination du Canada devront être communiquées à l'ADRC par voie électronique, au moins 24 heures avant le chargement de ces marchandises à bord du navire qui les transportera au Canada.

10. Pour les marchandises en vrac transportées à bord d'un navire à destination du Canada, les renseignements nécessaires doivent être communiqués à l'ADRC par voie électronique, au moins 24 heures avant leur arrivée au Canada. En règle générale, des marchandises en vrac sont des marchandises libres ou pêle-mêle dont le confinement est assuré seulement par les structures permanentes d'un grand conteneur ou d'une unité de transport, sans aucun moyen intermédiaire de confinement ni emballage intermédiaire. Cette définition est harmonisée à celle des marchandises en vrac fournie par le Bureau des douanes et de la protection des frontières des É.-U.

11. Pour les marchandises autres que celles décrites aux paragraphes 9 et 10, les données doivent être transmises à l'ADRC par voie électronique, au moins 24 heures avant leur chargement à bord du navire qui les transporte au Canada, sauf autorisation contraire de la part de l'ADRC. Lorsque l'autorisation est accordée, les données relatives au fret concernant les marchandises en question doivent être communiquées à l'ADRC par voie électronique, au moins 24 heures avant leur arrivée au Canada. Les demandes d'autorisation doivent être envoyées à la personne suivante :

Gestionnaire  
Politique visant les transporteurs et le fret  
Direction de la politique et de la coordination  
opérationnelles  
Immeuble Sir Richard Scott  
191, avenue Laurier  
8<sup>e</sup> étage  
Ottawa ON K1A 0L5

Les renseignements qui doivent être fournis avec la demande d'autorisation comprennent le nom et le code du transporteur; la source, la nature et la méthode d'emballage ou de groupage des marchandises qui sont expédiées; les ports d'escale étrangers et nationaux; le nombre de navires que le transporteur utilise pour le transport de marchandises diverses, ainsi que les noms des navires et leurs numéros de l'Organisation maritime internationale; et la liste des importateurs et des expéditeurs du transporteur, en indiquant ceux qui sont membres de Partenaires en protection (PEP).

12. Les transporteurs maritimes signaleront les conteneurs vides qui sont considérés comme étant en service de navette, en fournissant la liste de tous les conteneurs en question dont le transporteur maritime est responsable, pour un moyen de transport et un voyage précis. Les données touchant les conteneurs vides en question doivent être transmises à l'ADRC, par voie électronique, dans les 24 heures suivant le départ du navire du dernier port d'escale étranger.

13. Dans certains cas, un expéditeur de fret qui a été chargé de transporter ou de répartir des marchandises, et qui livre les marchandises en question, ou qui prend des dispositions pour leur livraison, à un transporteur maritime en vue du chargement des marchandises à bord d'un navire dans un port étranger, pourrait ne pas vouloir communiquer certains renseignements au transporteur ou à son agent. Dans de tels cas, l'expéditeur de fret, s'il possède un code attribué par l'ADRC, peut transmettre les renseignements en question (connus sous le nom de données supplémentaires) par voie électronique directement à l'ADRC dans les délais précisés dans les paragraphes 9, 10 et 11.

14. Les expéditeurs de fret qui ont besoin d'un code de transporteur uniquement à des fins de transmission électronique peuvent obtenir des renseignements supplémentaires en communiquant avec la Politique visant les transporteurs et le fret au (613) 954-7081.

15. Si les marchandises dont il est question aux paragraphes 9 et 11, et pour lesquelles des données relatives au fret ont été communiquées, sont retirées d'un navire avant leur arrivée au Canada et qu'elles sont ensuite chargées dans un autre navire à destination du Canada, les données relatives au fret doivent être à nouveau transmises à l'ADRC, par voie électronique, au moins 24 heures avant le chargement des marchandises à bord du navire qui les transporte au Canada.

16. Toutes les marchandises chargées dans un pays autre que les États-Unis, et qui seront considérées comme étant 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 9, 10 et 11.

17. Les modifications aux données relatives au fret doivent être apportées dès qu'elles sont connues. La plupart des corrections qui sont apportées à des données permettront de redémarrer la période de 24 heures si le navire n'est pas encore parti. Les corrections aux données relatives au fret peuvent être apportées par voie électronique en tout temps jusqu'à ce que la responsabilité du paiement des droits sur les marchandises, comme le stipule le paragraphe 20(2) de la *Loi sur les douanes*, ait été transférée du transporteur. Lorsque la responsabilité a été transférée, les corrections ultérieures doivent être apportées sur papier auprès de l'ADRC.

### Transmission des données

18. Sur réception d'une transmission qui respecte les règles d'édition du système, l'ADRC enverra un accusé de réception. Si la transmission ne respecte pas les règles, l'ADRC enverra un message de rejet de la validation.

19. Si aucun accusé de réception n'est reçu, le transporteur ou l'expéditeur de fret doit soumettre à nouveau les données corrigées pour le moyen de transport ou le fret dans les délais prévus pour la déclaration du fret susmentionnés.

20. Pour les déclarations de fret où l'indicateur de données supplémentaires (voir le Document énonçant les conditions de participation) confirme que des données supplémentaires seront fournies, la date et l'heure approximatives du chargement seront utilisées afin de déterminer le délai de 24 heures « préalable au chargement » pour le début du traitement de l'évaluation des risques. Si les données supplémentaires ne sont pas reçues 24 heures avant la date et l'heure prévues de chargement, l'ADRC produira un message de rejet pour le fret concerné. Il est important de noter que les données supplémentaires peuvent précéder la déclaration de fret du transporteur.

21. Lorsque l'indicateur de données supplémentaires confirme qu'aucune donnée supplémentaire n'est applicable, l'ADRC complète le processus d'évaluation des risques dans les 24 heures qui suivent la réception ou l'acceptation de la transmission des données relatives au fret.

22. Si l'ADRC ne produit pas de message « retenir en vue d'un examen » ou « retenir en vue d'obtenir des renseignements supplémentaires » dans les 24 heures suivant la transmission, lorsqu'aucun renseignement supplémentaire n'est applicable ou avant la date et l'heure prévue du chargement quand des renseignements supplémentaires sont applicables, le transporteur peut procéder au chargement de l'expédition.

23. Si le transporteur reçoit le message « retenir en vue d'obtenir des renseignements supplémentaires », alors les renseignements demandés dans le message doivent être communiqués à l'ADRC dans les délais applicables au fret concerné. Lorsque l'ADRC est d'avis que les renseignements fournis par le transporteur ou l'expéditeur de fret sont satisfaisants, le transporteur est alors informé que la retenue a été supprimée.

24. Si le transporteur reçoit un message « retenir en vue d'un examen », l'administration des douanes au port de chargement étranger communiquera avec la partie appropriée afin de prendre les mesures nécessaires à l'examen de l'expédition.

25. À leur arrivée au Canada, certains conteneurs et certaines expéditions en particulier peuvent être retenus à des fins d'examen ou pour l'obtention de renseignements supplémentaires. Dans certains cas, l'ADRC peut produire le message « ne pas décharger à quai » en attendant la communication de données supplémentaires ou le règlement de questions relatives à la santé ou à la sécurité.

## Déclarations des moyens de transport maritime

26. Les données relatives au moyen de transport comprendront des précisions afin d'identifier le navire, ses capacités, ainsi que des renseignements sur son horaire et son itinéraire.

27. Pour tous les navires à destination du Canada qui transportent des marchandises décrites au paragraphe 9 ci-dessus, les données relatives au moyen de transport doivent être communiquées à l'ADRC, par voie électronique, dans les 24 heures suivant le départ du navire du dernier port de chargement étranger.

28. Pour tous les navires à destination du Canada qui transportent des marchandises décrites au paragraphe 10 ci-dessus, les données relatives au moyen de transport doivent être communiquées à l'ADRC, par voie électronique, au moins 24 heures avant l'arrivée du navire au Canada.

29. Pour tous les navires à destination du Canada qui transportent des marchandises décrites au paragraphe 11 ci-dessus, les données relatives au moyen de transport doivent être communiquées à l'ADRC, par voie électronique, dans les 24 heures suivant le départ du navire du dernier port de chargement étranger. Lorsque l'autorisation de transmettre les données relatives au fret au moins 24 heures avant l'arrivée au Canada a été accordée pour les marchandises, les données relatives au moyen de transport doivent également être transmises à l'ADRC par voie électronique au moins 24 heures avant l'arrivée au Canada.

30. Pour tous les navires à destination du Canada qui transportent une combinaison de marchandises décrites aux paragraphes 9, 10, et 11 ci-dessus, les données du moyen de transport doivent être communiquées à l'ADRC par voie électronique dans les délais les plus avancés (c.-à-d. les plus longs) établis pour les marchandises qui sont transportées. Par exemple, pour un navire qui transporte des marchandises conteneurisées et des marchandises en vrac, les données du moyen de transport doivent être communiquées à l'ADRC, par voie électronique, dans les 24 heures suivant le départ du navire du dernier port de chargement étranger.

31. Dans le cas de consortiums, le transporteur principal est responsable de fournir une déclaration de moyen de transport pour le navire. C'est au transporteur principal qu'incombe la responsabilité d'informer tous les membres du consortium du numéro de déclaration du moyen de transport le plus rapidement possible afin de leur permettre de communiquer les données de fret.

32. Les changements aux renseignements sur le moyen de transport qui ont été fournis à l'avance peuvent être apportés par voie électronique en tout temps avant l'arrivée du navire au Canada.

## Autres renseignements

33. Tout défaut de se conformer aux exigences relatives à l'avis préalable en vertu de l'IPEC pourrait entraîner l'application de pénalités et de sanctions en vertu de la *Loi sur les douanes*.

34. La transmission électronique de données d'exportation touchant le fret et les moyens de transport, comme le stipule le Document énonçant les conditions de participation, sera facilitée grâce à la mise en œuvre de l'IPEC. Toute question concernant le traitement des exportations doit être adressée à la division suivante :

Division du processus d'exportation  
191, avenue Laurier Ouest  
Ottawa ON K1A 0L5

Téléphone : (613) 954-7160  
Télécopieur : (613) 946-0241  
Courriel : EXPORTS.CTAB@CCRA-ADRC.GC.CA

35. À la suite de la mise en application de la déclaration obligatoire du fret par EDI pour tous les modes de transport, ou en même temps, la transmission électronique des données de mainlevée sera obligatoire, ainsi que les codes de classement du Système harmonisé (SH) pour toutes les marchandises.

36. Les demandes de renseignements et les observations par écrit portant sur l'initiative relative à l'information préalable sur les expéditions commerciales et sur les exigences touchant la règle des 24 heures doivent être adressées à la personne suivante :

Gestionnaire  
Élaboration de la politique et du programme – IPEC  
Division de l'information préalable sur les expéditions  
commerciales  
Direction de la conception et de l'élaboration de projets  
importants  
Direction générale des douanes  
Immeuble Vanguard  
191, avenue Laurier Ouest  
8<sup>e</sup> étage  
Ottawa ON K1A 0L5

Téléphone : (613) 954-7077  
Télécopieur : (613) 957-9562



**Fednav International Ltée**

1000, rue de La Gauchetière Ouest  
Suite 3500  
Montreal, Quebec  
Canada H3B 4W5  
Téléphone : 514-878-6500 / Télécopieur : 878-7670  
Courriel : [operations@fednav.com](mailto:operations@fednav.com)

*Définition du vrac et des marchandises selon les douanes américaines<sup>1</sup>*

Extrait du site Internet de la CBP à l'adresse suivante :

[http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/communications\\_to\\_industry/advance\\_info/](http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/communications_to_industry/advance_info/) (FAQ numéro 40...pages 28-31) (dernière mise à jour le 12 février 2004)

Également disponible sur la page Internet de la CBP suivante :

[http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/carriers/24hour\\_rule/](http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/carriers/24hour_rule/) FAQ numéro 41...pages 36-39) (dernière mise à jour le 16 décembre 2003)

La définition suivante du **vrac** est à utiliser uniquement pour les besoins de la règle des 24 heures :

**“Homogenous cargo that is stowed loose in the hold and is not enclosed in any container such as a box, bale, bag, cask, or the like. Such cargo is also described as bulk freight. Specifically, bulk cargo is composed of either: (A) free flowing articles such as oil, grain, coal, ore, and the like which can be pumped or run through a chute or handled by dumping; or (B) uniform cargo that stows as solidly as bulk cargo and requires mechanical handling for lading and discharging.”**

Customs and Border Protection (CBP), Border Targeting and Analysis (BTA) has determined that the following list of commodities and commodity types can be classified as bulk cargo. To be classified as bulk, this cargo may not be containerized and must be easily identifiable as laden on the vessel. Any bundling of the following commodities must only be for the purposes of securing the cargo. This list may be changed and updated as deemed appropriate by CBP.

- Coils of steel and other metals
- Rails of steel and other metals
- Wire rods of steel and other metals (may be coiled or flat)
- Ingots of metal (precious or otherwise)
- Round bars of steel or other metal

---

<sup>1</sup> L'Agence du revenu du Canada a avisé que qu'elle adoptera la même définition pour le vrac

- Deformed Bars/Rebars (of metal)
- Plates (of metal)
- Billets (of metal)
- Slabs (of metal)
- Pipes (of metal)
- Beams (of metal)
- Tubes/Tubing (of metal)
- Angles, shapes and sections (of metal)
- Sheets (of metal)
- Expanded metal
- Flat bars (of metal)
- Strand wire (of metal)
- Sawn Timber/Lumber as a commodity (not as packaging material)
- Paperboard/Fiberboard/Plywood as a commodity (not as packaging material)
- Paper products as commodity (wood pulp, newsprint and paper rolls and not as packaging material)
- Certain perishable goods, not in boxes, bags or containerized, and not frozen, but laden and stowed in a way similar to other types of bulk cargo (includes seafood and produce).
- Blooms (similar to “billets and of metal)
- Anodes/Cathodes, in sheets only (may be corrugated)

**Break bulk cargo** will be defined as cargo that is not containerized and that cannot be classified as “bulk” cargo under the above definition. For example, new and used vehicles will be classified as break bulk cargo. Although uniform in nature, vehicles have identifying marks (such as a Vehicle Identification Number, or VIN). One necessary aspect of bulk cargo is fungibility. The presence of a VIN removes that component from the shipment of new or used vehicles.

It is important to note that the difference between bulk and break bulk is based not only on the type of cargo, but also on the way in which the cargo is stowed or loaded. For example, bananas stowed loosely in a hold (not in boxes or containers) will be considered bulk. Palletized boxes of bananas loaded directly into a hold (but not loose or containerized) will be considered break bulk.

All correspondence regarding exemption amendments, questions or concerns must be sent to: E-mail (preferred): [24hour.exemptions@dhs.gov](mailto:24hour.exemptions@dhs.gov)  
Phone: (202) 927-6060  
Fax: (202) 927-1435

Please ensure that all e-mails and phone calls clearly reference “24 Hour Exemptions” and the CBP Exemption Application number, if assigned.

For more information, please contact [docs@fednav.com](mailto:docs@fednav.com)





**Fednav International Ltée**  
1000, rue de La Gauchetière Ouest  
Suite 3500  
Montreal, Quebec  
Canada H3B 4W5  
Téléphone: 514-878-6500 / Télécopieur: 878-7670  
Courriel: [operations@fednav.com](mailto:operations@fednav.com)

## Liste des pays proscris par décision du Ministère des Affaires étrangères

Relativement au règlement 19 CFR 4.7(c), les douanes américaines ont publié le 5 décembre 2003 un avis selon lequel, indépendamment du règlement 15 CFR 30.61 (a) (4) et de la marchandise à exporter, le *Option 4 status* est interdit aux exportations en provenance des États-Unis pour les pays suivants :

**Albanie, Bulgarie, Cambodge, République populaire de Chine, Cuba, Tchécoslovaquie, Estonie, République démocratique d'Allemagne (zone soviétique de l'Allemagne et secteur soviétique de Berlin), Hongrie, Iran, Iraq, Laos, Lettonie, Libye, Lituanie, République populaire de Mongolie, Corée du Nord, République populaire de Pologne (comprenant Danzig), Roumanie, Yémen du Sud, U. R. S. S. et Vietnam.**

Nous avons soumis plusieurs demandes aux douanes ainsi qu'au ministère des Affaires étrangères dans le but d'actualiser cette liste. Cependant, depuis le 16 février 2004, le ministère des Affaires étrangères n'a plus répondu à nos courriels, nos messages aux contacts Internet ni à ceux laissés sur leur boîte vocale. La CBP, par ailleurs, a reconnu que la liste avait besoin d'être actualisée. Elle a cependant avisé être dans l'impossibilité de le faire elle-même car cette tâche relève du mandat du ministère des Affaires étrangères. En outre, le seul conseil que le ministère des Affaires étrangères a donné aux douanes, est que si la liste du ministère des Affaires étrangères contient des anachronismes, il convient de suivre la *Succession Rule* dont la définition est donnée par la citation ci-dessous.

**... "As Customs must rely on State Department to make any changes to the countries listed in 4.75 c, we sort their advice on this issue. State Department advised us to use the "Succession Doctrine." That means that as long as you can identify a "new" country as one that used to exist as part of one of the "older" countries that no longer exists but still appears on the list in 4.75 c, we must still treat it as the "older" country, thus if a vessel is departing for Russia, Customs must still treat it as though it was departing for the USSR and demand a complete clearance."**

Jusqu'à ce que la liste soit actualisée, il est important que l'intégralité des informations relatives aux exportations vers les pays proscris soit soumise avant le départ du navire conformément à l'option 2. La demande de Option 4 status pour de telles exportations représente une violation du Option 4 program.

Pour plus d'information, veuillez contacter [docs@fednav.com](mailto:docs@fednav.com).

## DANGEROUS GOODS MANIFEST

PAGE NUMBER

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulation 5.5, MARPOL 73/78, annex III, regulation 4(3) and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

NAME OF SHIP

IMO NUMBER

NATIONALITY OF SHIP

MASTER'S NAME

VOYAGE REFERENCE

PORT OF LOADING

PORT OF DISCHARGE

SHIPPING AGENT

BOOKING/ REFERENC E NUMBER	MARKS & NUMBERS CONTAINER ID. NO (s). VEHICLE REG. NO (s).	NUMBER AND KIND OF PACKAGES	PROPER SHIPPING NAME	CLASS	UN NUMBER	PACKING GROUP	SUBSIDIARY RISK(S)	FLASHPOINT (IN °c, c.c.)	MARINE POLLUTANT	MASS (kg) GROSS/NET	EmS	STOWAGE POSITION ON BOARD

AGENT'S SIGNATURE \_\_\_\_\_

MASTER'S SIGNATURE \_\_\_\_\_

PLACE AND DATE \_\_\_\_\_

PLACE AND DATE \_\_\_\_\_

# DANGEROUS CARGO MANIFEST

This is to certify that the above named materials are properly classified, described, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the Department of Transportation

Vessel \_\_\_\_\_ Voy No \_\_\_\_\_ Official No \_\_\_\_\_ International or radio call sign \_\_\_\_\_  
 Net Tonnage \_\_\_\_\_ Nationality \_\_\_\_\_  
 Port of Loading \_\_\_\_\_ Sailing Date \_\_\_\_\_ Port of discharge \_\_\_\_\_  
 Name and address of agent at port of discharge \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
MASTER'S SIGNATURE

\_\_\_\_\_  
 FEDNAV (Belgium) N.V., Sneeuwbeslaan 14,  
 B - 2610 Antwerp - Wilrijk, Belgium  
NAME & ADDRESS OF AGENT AT LOAD PORT

B/L NO	SHIPPER	NUMBER OF PKGS., and description of pkgs.	Description of commodity as per CFR-49 REGULATIONS § 172,101 or §172,102 or IMDG code	Classification per CFR-49 §172,101 or IMDG code	U.N. code	Label (if none so state)	Weight (Kilos)	Emergency response telephone number and contact	STOWAGE (hold or deck no)

This is to certify that the above materials are properly classified, described, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the Department of Transportation

# SHIPPING PAPER

**THIS DOCUMENT TO ACCOMPANY EACH DANGEROUS CARGO MANIFEST**

This is to certify that the above named materials are properly classified, described, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the Department of Transportation

*Vessel* \_\_\_\_\_ *Voy No* \_\_\_\_\_ *Official No* \_\_\_\_\_ *International or radio call sign* \_\_\_\_\_  
*Net Tonnage* \_\_\_\_\_ *Nationality* \_\_\_\_\_  
*Port of Loading* \_\_\_\_\_ *Sailing Date* \_\_\_\_\_ *Port of discharge* \_\_\_\_\_  
*Name and address of agent at port of discharge* \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
MASTER'S SIGNATURE

\_\_\_\_\_  
NAME & ADDRESS OF AGENT AT LOAD PORT

B/L NO	SHIPPER	NUMBER OF PKGS., and description of pkgs.	Description of commodity as per CFR-49 REGULATIONS § 172,101 or §172,102 or IMDG code	Classification per CFR-49 §172,101 or IMDG code	U.N. code	Label (if none so state)	Weight (Kilos)	Emergency response telephone number and contact	STOWAGE (hold or deck no)
CONSIGNEE'S DELIVERY ADDRESS :								<b>ABOVE NUMBER AS PROVIDED BY SHIPPERS</b>	



Membres de CTACC

Le 2 décembre 2003

## À qui de droit

La présente a pour but de vous informer que la Division des processus d'exportation (DPE) de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) est présentement à réviser le *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* ainsi que le mémorandum D afférent (procédures D20-1-1). Il est prévu que le nouveau règlement entrera en vigueur au début de 2004, ce qui signifie que les responsabilités des exportateurs, transporteurs et fournisseurs de services douaniers vont changer.

La présente lettre a pour but de solliciter votre collaboration à préparer la venue des changements découlant du nouveau règlement. Il serait à votre avantage de vous familiariser aux nouvelles procédures avant que le règlement révisé n'entre en vigueur. Lorsque le projet de *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* aura force de loi et que les dispositions réglementaires connexes seront désignées dans le *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*, les sanctions du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP) visant l'exportation seront imposées dans toute situation où une personne omet de respecter les dispositions concernant les exportations de la *Loi sur les douanes* ou de ses Règlements.

Lorsque la loi aura été adoptée, le nouveau règlement préconisera le besoin d'une **preuve de déclaration**. L'exportateur ou fournisseur de services douaniers doit alors fournir cette **preuve de déclaration** au transporteur d'exportation avant que les marchandises ne puissent être chargées pour exportation. Les transporteurs ne doivent pas charger de marchandises sans preuve que l'exportateur les a déclarées aux douanes (**Pas de déclaration / Pas de chargement**). Tous les intervenants au processus d'exportation doivent donc être informés du besoin de cette **preuve de déclaration** avant que les marchandises ne puissent être chargées. Ceci comprend les transitaires et intermédiaires de fret agissant au nom des exportateurs et qui sont responsables de remplir les déclarations d'exportation et de prendre les dispositions nécessaires avec les transporteurs d'exportation. Cette nouvelle exigence constitue la composante centrale des conditions générales du protocole d'entente (PE) entre les transporteurs d'exportation et l'ADRC.

**Veillez noter que ces procédures basées sur le PE ne s'appliquent pas aux marchandises en transit traversant le Canada.**

Les exportateurs de marchandises peuvent déclarer leurs exportations de quatre façons distinctes :

**1. La Déclaration d'exportation canadienne automatisée (DECA)**

Il s'agit d'une option électronique servant à déclarer les exportations. Quiconque possède un équipement informatique de base peut y faire appel et le logiciel nécessaire est disponible sans frais. Vu la nouvelle exigence d'un formulaire B13A manuel estampillé dans un bureau de douane, cette option rendra certainement plus aisée la déclaration pour tous les intervenants. Une version démonstration de la DECA ainsi que tous les renseignements pour obtenir le logiciel se trouvent sur Internet au <http://www.statcan.ca/francais/exports/>, ou vous pouvez entrer en communication avec :

Unité de liaison des statistiques d'information  
Division du commerce international  
Statistique Canada  
9<sup>e</sup> étage, Immeuble Jean-Talon  
Tunney's Pasture  
Ottawa (Ontario) K1A 0T6  
Téléphone : (613) 951-6291 ou 1-800-257-2434  
Télécopieur : (613) 951-6823 ou 1-888-269-5305  
Courriel : [export@statcan.ca](mailto:export@statcan.ca)

Si les marchandises à exporter doivent être accompagnées d'une licence, l'exportateur sera alors tenu, en plus de l'exigence d'inscrire le code d'autorisation et d'identification du formulaire sur le connaissement, d'imprimer une copie papier du formulaire B13A et de la présenter aux douanes avec la licence.

**Le numéro d'autorisation contient deux lettres et quatre chiffres; Ex. : (SC1234). Le numéro de formulaire est formé de l'année, du mois et du numéro de transaction à cinq caractères qui indique le nombre d'exportation pour l'année.**

**Le transporteur doit inscrire les numéros d'autorisation (*preuve de déclaration*) et de formulaire de l'exportateur sur le connaissement ou la lettre de transport aérien. P. ex. : SC123420031000546.**

## **2. Déclarations d'exportation EDI G7**

La déclaration d'exportation EDI G7 est une nouvelle option électronique de service permettant à un exportateur de présenter ses déclarations d'exportation.

L'étendue de la déclaration d'exportation EDI G7 est comme suit :

- ? EDI G7 est disponible pour tous les modes de transport;
- ? La validation de l'entrée s'effectue tous les jours, 24 heures sur 24;

Tous les participants intéressés peuvent obtenir des renseignements sur notre site Web au : [www.ccra-adrc.gc.ca](http://www.ccra-adrc.gc.ca) ou en communiquant avec l'équipe de projet du G7 au : [G7@ccra-adrc.gc.ca](mailto:G7@ccra-adrc.gc.ca).

Si les marchandises à exporter doivent être accompagnées d'une licence, l'exportateur sera alors tenu, en plus de l'exigence d'inscrire le code d'autorisation et d'identification du formulaire sur le connaissement, d'imprimer une copie papier du formulaire B13A et de la présenter aux douanes avec la licence.

**Le transporteur doit inscrire les numéros d'autorisation (*preuve de déclaration*) et de formulaire (numéro de transaction de la DECA) sur les connaissements ou les lettres de transport aérien.**

**P. ex. : RC123420031000546. (Tout comme plus haut)**

## **3. Déclaration sommaire d'exportation**

Le programme de déclaration sommaire d'exportation est disponible pour les exportateurs à faible risque qui exportent de façon régulière des marchandises en vrac et qui ont satisfait à toutes les exigences douanières.

Les marchandises en vrac vendues pour fins d'exportation, y compris les marchandises en vrac conteneurisées telles les billots, le papier journal ou le minerai, devraient faire partie d'une déclaration sommaire d'exportation. Dans le cas de marchandises expédiées par voie maritime, ce programme élimine la nécessité d'une déclaration par formulaire B13A devant être présentée avant l'exportation puis corrigée suite au chargement en raison de la charge, de la quantité et/ou de la valeur telle qu'établie par le lest du navire. Il permet également aux exportateurs de résumer les données d'exportation requises à l'aide d'une déclaration écrite soumise mensuellement après que les marchandises ont quitté le Canada. Dans le cas de la déclaration sommaire, le numéro de ***preuve de déclaration*** a été assigné à tous les participants. Un exportateur sommaire approuvé **ne sera pas tenu de présenter un formulaire B13A aux douanes.**

L'autorisation écrite d'effectuer les déclarations de cette manière doit être accordée avant de procéder. Les marchandises contrôlées, réglementées ou prohibées ne sont pas admissibles à ce programme. Ces marchandises sont appelées, dans le texte du *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées*, marchandises à autorisation restreinte.

**Le transporteur doit inscrire le numéro de déclaration sommaire de l'exportateur (preuve de déclaration) sur le connaissement de façon à ce qu'il soit clair qu'il s'agit d'un participant à ce programme. P. ex. : SUM1234**

#### **4. Formulaire B13A, Déclaration d'exportation**

Les exportateurs n'effectuant pas leurs déclarations à l'aide de la DECA, de la déclaration d'exportation EDI G7 ou de la Déclaration sommaire sont tenus de remplir un formulaire manuel B13A *Déclaration d'exportation*. Tous les B13A doivent être portés à un bureau de douane où on leur attribuera un numéro de transaction. Ce numéro est fourni par une estampilleuse ou à l'aide d'un timbre manuel. Le B13A doit être rempli en trois exemplaires et chacune d'entre elles doit afficher un timbre original/identique. **Si les marchandises à exporter nécessitent une licence, alors en plus de l'exigence d'un B13A, la licence correspondante doit être annexée à la déclaration B13A.**

Plusieurs bureaux de douane à volumes élevés sont dotés d'un numéroteur de transaction automatique. L'exportateur ou son fournisseur de service doit s'en servir afin d'horodater leurs déclarations et d'en obtenir leur numéro de **preuve de déclaration**.

En vertu du nouveau règlement, les marchandises ne peuvent être remises pour exportation sans ce numéro de transaction (***Pas de déclaration / Pas de chargement***). Tous les bureaux tiennent un journal manuel en guise de copie de secours pour l'estampilleuse en cas de problèmes mécaniques. De plus, lorsque aucune estampilleuse n'est disponible, ce journal servira à enregistrer le numéro de transaction assigné par un agent de douane aux trois copies du B13A. Les bureaux de douane n'accepteront plus les télécopies des B13A.

Un formulaire B13A *Déclaration d'exportation* révisé ainsi qu'un Avis des douanes correspondant seront émis prochainement.

**Le transporteur doit inscrire le numéro de transaction d'exportation sur les connaissements ou les lettres de transport aérien. P. Ex. : 2003/11/01 13 :00 497 000235 (année/mois/jour/horloge à 24 heures/n° de bureau/n° de transaction à 6 chiffres)**



Dans le but de minimiser les difficultés découlant de cette exigence, il est, selon nous, dans l'intérêt des exportateurs et/ou fournisseurs de service d'adopter la transmission électronique de leurs déclarations.

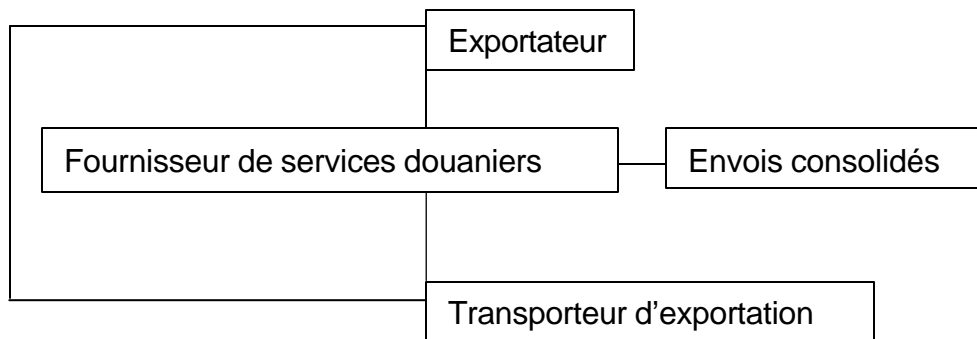
**5. AUCUNE DÉCLARATION REQUISE (annexe A)**

Si le fret ne requiert pas de déclaration en vertu des exceptions à la déclaration, l'exportateur ou son fournisseur de service doit spécifier au transporteur qu'**Aucune déclaration n'est requise (ADR)**. Le transporteur d'exportation doit inscrire cette même notation (ADR) sur les connaissements ou les lettres de transport aérien.

Les raisons pour une notation ADR comprennent : les marchandises ne sont pas contrôlées et sont d'une valeur inférieure à 2 000 \$CAN; ce sont des biens diplomatiques; les marchandises sont exportées aux États-Unis pour consommation aux États-Unis. Voir l'annexe A pour une liste exhaustive.

**TRANSPORTEUR**

**Un des changements affectant le transporteur aux termes de la réglementation de l'exportation sera que les transporteurs seront tenus de présenter toutes les données sur les expéditions avant leur exportation. Les Transporteurs ayant conclu un PE ont l'option de signer une politique « Pas de déclaration / Pas de chargement » aux termes de laquelle il leur sera permis de déclarer leurs envois après l'exportation selon les délais prescrits pour le mode. Le transporteur d'exportation est tenu d'obtenir le numéro de transaction douanier (*preuve de déclaration*) pour les marchandises à exporter. Si c'est un transitaire ou autre fournisseur de service qui présente ces marchandises au transporteur d'exportation, celles-ci ne seront pas chargées sans présentation des preuves de déclaration couvrant toutes les marchandises. À la lumière de cette exigence, les deux scénarios suivants sont possibles :**



Les transporteurs ayant conclu un PE doivent voir à ce que le numéro de **preuve de déclaration** apparaissant sur le B13A, la DECA, la EDI G7 ou la Déclaration sommaire soit inscrit sur les connaissements/lettres de transport aérien. Lorsque aucune déclaration n'est requise (ADR) en vertu des exceptions à la déclaration (annexe A), le transporteur / fournisseur de service doit inscrire ADR sur les connaissements/manifestes.

**Veillez noter que toute omission de soumettre le numéro de transaction douanière (preuve de déclaration) pourrait pousser les douanes à exercer leur option de résilier le PE avec le transporteur.**

### **Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)**

Diverses sanctions du RSAP pour l'exportation de marchandises sont déjà en place aux termes de la législation actuelle.

**(C170) L'exportateur a omis de déclarer l'exportation des marchandises sur une déclaration d'exportation dans les délais prescrits.**

**(C315) L'exportateur a omis de fournir aux douanes tout permis d'exportation, licence ou certificat requis avant l'exportation.**

**(C316) L'exportateur a omis de fournir le rapport sommaire des exportations.**

- ? Une nouvelle sanction du RSAP sera prochaine mise en place pour les transporteurs n'ayant pas conclu de PE qui omettent de déclarer tout fret avant l'exportation.
- ? Une nouvelle sanction est également étudiée pour les transporteurs ayant conclu un PE qui soumettent leurs connaissements ou lettres de transport aérien en retard par rapport aux délais après départ prescrits par le PE.

Pour obtenir des renseignements par rapport à d'autres sanctions ou au RSAP, veuillez suivre le : <http://www.ccr-aadrc.gc.ca/customs/general/amps/menu-f.html>.

- 7 -

Veillez communiquer avec tout Bureau régional de service à la clientèle au 1-800-461-9999 pour de plus amples informations. Vous pouvez également consulter le site Internet au

Sincèrement,

Doug Waldie  
Directeur,  
Division des processus  
d'exportation

Pièce jointe

## ANNEXE A

### Exceptions à l'obligation de déclarer

**Sous réserve de l'article 8, les catégories suivantes de marchandises peuvent être exportées sans être déclarées par leur exportateur, pourvu qu'il ne s'agisse pas de marchandises d'exportation restreinte :**

- a) les effets personnels et les articles domestiques d'une personne, autre qu'un émigrant, qui ne sont pas destinés à la revente ou à un usage commercial;
- b) les marchandises commerciales d'une valeur inférieure à 2 000 \$CAN;
- c) les moyens de transport qui, s'ils étaient importés, seraient classés au moment de l'importation sous les numéros tarifaires 9801.10.00, 9801.20.00 ou 9801.30.00 de la liste des dispositions tarifaires figurant à l'annexe du *Tarif des douanes*;
- d) les conteneurs qui, s'ils étaient importés, seraient classés au moment de l'importation sous le numéro tarifaire 9801.10.00 de la liste des dispositions tarifaires figurant à l'annexe du *Tarif des douanes*;
- e) les patins, barils, palettes, sangles et articles similaires réutilisables qu'un transporteur utilise dans le transport commercial international des marchandises;
- f) les marchandises exportées par le personnel diplomatique d'une ambassade ou d'une mission pour leur usage personnel ou officiel;
- g) les cadeaux personnels et les dons de marchandises, à l'exclusion des moyens de transport;
- h) les marchandises qui ont été importées au Canada et en sont exportées après y avoir transité vers une destination à l'étranger;
- i) les marchandises qui ont été fabriquées ou produites au Canada et qui en sont exportées pour être transbordées dans un autre pays avant d'atteindre leur destination au Canada;
- j) les marchandises qui sont exportées pour réparation ou réparation sous garantie et qui seront retournées au Canada;
- k) les marchandises devant servir de provisions de bord à un transporteur canadien;
- l) les marchandises fabriquées ou produites à l'étranger et enlevées pour exportation d'un entrepôt de stockage ou d'un entrepôt d'attente;
- m) les marchandises, sauf celles exportées en vue d'une transformation complémentaire, qui seront retournées au Canada dans les douze mois suivant la date d'exportation;



January 7th, 2004

## Canadian Automated Export Declaration (CAED) Users

Update for CAED participants

The Canada Border Services Agency (CBSA) is now responsible for the enforcement of the Customs Act, which was previously the responsibility of the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA).

In an effort to accommodate the exporting community, we have extended the transition period for the implementation of the new CAED software from January 12, 2004 to February 2, 2004.

### Business Number (BN) and import/export account identifier

It has been brought to the attention of Customs, that a number of exporters using CAED are not using a valid BN or import/export account identifier when completing the form. Each exporter is required to indicate not only the company's BN which is a 9 digit number, but also its import/export account identifier, which is RM followed by a four-digit number. To obtain a BN or an import/export account, and then to have the RM identifier activated call 1-800-959-5525. Exporters must ensure that they are using the correct BN and RM account identifier to ensure that their transmission will be accepted by the export automated system at the CBSA.

Le 7 janvier 2004

## Utilisateurs de la Déclaration d'exportation canadienne automatisée (DECA)

Mises à jour pour les participants de la DECA

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est maintenant responsable de la mise en application de la *Loi sur les douanes*; responsabilité qui incombait précédemment à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC).

De façon à répondre aux besoins de la communauté exportatrice, nous avons prolongé la période de transition vers le nouveau logiciel de la DECA du 12 janvier au 2 février 2004.

### Numéro d'entreprise (NE) et indicateur de compte d'importation/exportation

Il a été porté à l'attention des douanes qu'un certain nombre d'exportateurs effectuant leurs déclarations à l'aide de la DECA utilisent un NE ou un indicateur de compte d'importation/exportation non valide lorsqu'ils remplissent le formulaire. Chaque exportateur est tenu d'indiquer et le NE à neuf caractères de la compagnie, et son indicateur de compte d'importation/exportation composé de RM et d'un numéro à quatre chiffres. Pour obtenir un NE ou un compte d'importation/exportation et faire activer l'indicateur RM, composez le 1-800-959-5525. Les exportateurs doivent s'assurer d'utiliser le bon NE et indicateur de compte RM afin d'assurer que leur transmission sera acceptée par le système automatisé d'exportations à l'ASFC.

If **service providers** are preparing export declarations on behalf of an exporter, the **service provider** must use the exporters Business Number in field 2 of the CAED declaration. It is the exporters responsibility to ensure the submitted Business Number is valid.

### CAED and the proof of report

The proof of report for CAED participants must be revised, as the possibility of obtaining duplicate numbers exists, under the current procedures. To avoid confusion and the issuance of needless penalties, the exporter must submit their *proof of report*, composed of the licence number, authorization ID, and form ID to the carrier who will notate this information on the bills of lading or air waybills.

**e.g. 12X543SC12342003-10-00546.**

The ***proof of report*** that CAED exporters are required to submit to either a service provider or exporting carrier should include the following:

- the licence number composed of two numeric/ 1 alpha/3 numeric digits e.g. 12X543;
- the Authorization ID composed of 2 alpha/4 numeric digits e.g. SC1234;
- the Form ID composed of the year/month/and five digit transaction number which refers to the # of shipments exported during the year. e.g. 2003-10-00546.

Si un **fournisseur de services** prépare des déclarations d'exportation au nom d'un exportateur, il doit utiliser le NE de l'exportateur dans la zone 2 de la DECA. Il incombe aux exportateurs d'assurer que le NE soumis est valide.

### La DECA et la preuve de déclaration

La preuve de déclaration pour les participants à la DECA doit être revue puisqu'il a été établi que les procédures actuelles génèrent des numéros en duplicata. Afin d'éviter toute confusion et l'imposition de sanctions non justifiées, l'exportateur doit soumettre sa *preuve de déclaration* composée de son numéro de permis, son code d'autorisation et son numéro de formulaire au transporteur qui inscrira cette information sur les connaissements et lettres de transport aérien.

**P. ex. : 12X543SC12342003-10-00546.**

La ***preuve de déclaration*** que les exportateurs utilisant la DECA sont tenus de soumettre à un fournisseur de service ou un transporteur d'exportation devrait comprendre ce qui suit :

- le numéro de permis comportant 2 caractères numériques, 1 caractère alpha puis 3 caractères numériques. P. ex. : 12X543;
- le code d'autorisation comprenant 2 caractères alpha et 4 caractères numériques. P. ex. : SC1234;
- le numéro de formulaire composé de l'année, du mois et d'un numéro de transaction à 5 caractères se référant au nombre d'envois exportés pendant l'année. P. ex. : 2003-10-00546.

### **B13A Export Declaration mandatory fields**

The name of the exporting carrier and manifest number are mandatory fields on the B13A. If the exporting carrier or manifest number, (field 9A), are not known at the time the CAED export declaration is submitted online, the exporter is to state the service provider's name and file or booking reference number in that field. This will ensure that you are not subject to penalties.

Due to the size restrictions imposed by the form, please use the Exporter Reference Number, (field 3), when required to record multiple Manifest numbers.

Please take these changes into consideration in conjunction with our original letter to the exporting community of December 2, 2003.

To view the original letter please visit our website at:  
<http://www.ccra-adrc.gc.ca/customs>.

Your cooperation in this matter is greatly appreciated.

To clarify any additional software related issues please contact Export Statistics Liaison Helpdesk 1-800-257-2434.

For Customs related concerns, please contact any Regional Client Services Office at 1-800-461-9999. Also, you may visit our website at <http://www.ccra-adrc.gc.ca/customs/business/exporting/menu-e.html>.

### **Zones obligatoires sur le B13A, *Déclaration d'exportation***

Le nom du transporteur d'exportation et le numéro du connaissement sont des zones obligatoires sur le B13A. Si le transporteur d'exportation ou le numéro du connaissement ne sont pas connus au moment de la soumission en-ligne de la DECA, l'exportateur doit inscrire le nom du fournisseur de service et le numéro de dossier à la zone réservée au transporteur d'exportation. Ceci vous évitera l'imposition de sanctions.

En raison des limites en matière de dimensions imposées par le formulaire, veuillez utiliser le numéro de référence de l'exportateur (zone 3) lorsque vous devez inscrire plus d'un numéro de connaissement.

Veuillez tenir compte de ces changements en plus de notre lettre originale du 2 décembre 2003 à la communauté exportatrice.

Pour visionner la lettre originale, veuillez consulter notre site Internet au :  
<http://www.ccra-adrc.gc.ca/customs/>.

Votre collaboration est grandement appréciée.

Vous pouvez communiquer avec nous afin de clarifier toute question additionnelle au 1-800-257-2434.

Pour toute préoccupation liée aux douanes, veuillez communiquer avec tout bureau régional des Services à la clientèle en composant le 1-800-461-9999. Vous pouvez également consulter notre site Internet au <http://www.ccra-adrc.gc.ca/customs/business/exporting/menu-f.html>.