



Ottawa, le 18 mars 2009

MÉMORANDUM D3-5-1

En résumé

NAVIRES COMMERCIAUX EN SERVICE INTERNATIONAL

1. Cette page « En résumé » remplace seulement la page « En résumé » datée du 13 août 2008. Le contenu du Mémorandum D3-5-1 ne change pas.
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 les déclarations d'exportation des moyens de transport maritime ont été supprimées dans ce mémorandum. On peut les consulter dans le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.
4. Les procédures et les lignes directrices concernant le chargement ou le déchargement du fret à des ports non desservis par l'ASFC ont été ajoutées à ce mémorandum.
5. Les procédures et les lignes directrices concernant les permis de navigation côtière ont été supprimées de ce mémorandum. On peut les consulter dans le Mémorandum D3-5-7, *Importation temporaire de navires*.
6. Les procédures et les lignes directrices concernant les déchets internationaux ont été ajoutées à ce mémorandum.
7. Les procédures et les lignes directrices concernant le bois d'arrimage ont été ajoutées à ce mémorandum.
8. La présente page « En résumé » a été révisée en vue de tenir compte des modifications apportées en raison de l'Initiative de l'allègement du fardeau de la paperasserie du gouvernement du Canada.
 - a) Le paragraphe 19, Transmission d'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Transporteur a été supprimé puisque les exigences relatives au fret figurent dans le paragraphe 9 du Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.
 - b) Le paragraphe 25, premier point d'arrivée a été supprimé puisque les procédures concernant les provisions de bord figure dans le Mémorandum D4-2-0, *Règlement concernant les provisions de bord* et D4-2-1, *Règlement concernant les provisions de bord*.
 - c) À la section intitulée Commerce de cabotage,
 - (i) le paragraphe 45 a été supprimé puisque les exigences relatives au commerce de cabotage sont traitées dans les paragraphes 87 et 96 de ce mémorandum.
 - (ii) les paragraphes 47, 48, 52 et 53, ont été supprimés puisque les exigences relatives aux navires de croisière sont traitées dans le D2-3-7, *Opérations maritime – Traitement des navires de croisière par l'Agence des services frontaliers du Canada*.
 - d) Les paragraphes 54, 55, 57 et 62, Rapport de transit, ont été supprimés puisque les exigences relatives au rapport de transit sont traitées dans le D3-1-8, *Transport du fret – Exportation*.
 - e) À la section intitulée *Loi sur la protection des pêches côtières – Pêches et Océans*,
 - (i) le paragraphe 77, a été supprimé puisque les exigences relatives aux déclarations de sortie sont traitées dans le D3-1-8.
 - (ii) le paragraphe 81, a été supprimé puisque les exigences relatives aux déclarations d'entrées et de sorties sont traitées dans le paragraphe 63 de ce mémorandum.



Imprimé au Canada



Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-5-1

NAVIRES COMMERCIAUX EN SERVICE INTERNATIONAL

Annexe – Information préalable sur les expéditions
commerciales du moyen de transport A6
électronique – Données requises

13

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Lignes directrices et renseignements généraux	1
Définitions	1
Traitement tarifaire des navires en service international	2
Identification du transporteur (codes de transporteur)	2
Code de transporteur générique 9NTI	2
Transporteurs maritimes	2
Agents/mandataires maritimes	2
Transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Moyen de transport	3
Premier port d'arrivée	3
Délais de transmission de l'IPEC	3
Fret chargé dans un pays autre que les États-Unis et Puerto Rico	3
Fret chargé aux États-Unis et au Puerto Rico	4
Arrêts d'urgence	4
Changement/corrections aux rapports de moyens de transport	4
Annulation/suppression des rapports de moyen de transport	4
Transmission de l'IPEC et exigences relatives à la déclaration pour l'excale à de multiples ports canadiens	4
Messages de rejet	4
Déclaration de sortie	5
Navire exemptés des exigences de l'IPEC	5
Navires militaires transportant uniquement du fret militaire	5
Navires du gouvernement	5
Pêche et océans	6
Marchandises canadiennes de retour	7
Traversiers	7
Remorqueurs et barges	7
Yachts	8
Matériel d'arrimage	8
Navigation côtière	8
Exigences relatives au dédouanement de navire – Général	9
Trafic sur la voie maritime	10
Chargement ou déchargement du fret à des ports non desservis par l'ASFC	10
Déchets internationaux	11
Matériaux d'emballage en bois	11
Renseignements sur les pénalités	11
Renseignements supplémentaires	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 et au dédouanement des navires commerciaux en service international transportant des marchandises commerciales.

DÉFINITIONS

A6 – Déclaration générale : Le formulaire de papier utilisé pour déclarer l'entrée et la sortie des navires.

Autres ministères : Ministères ou organismes fédéraux tels que l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI), etc.

Documentation d'entrée : La déclaration d'entrée officielle vérifie que les formalités primaires de l'ASFC et d'autres ministères ont été remplies. Les déclarations générales A6 ou les déclarations du moyen de transport A6 par Échange des données informatisées (EDI) font partie des « documents » requis qui doivent être examinés au moment de l'entrée officielle. S'il y a du fret à bord du navire, des déclarations de cargaison A6A ou des déclarations principales de cargaison A6A par EDI seront aussi requises.

Déclaration du moyen de transport (EDI A6) : Information préalable du moyen de transport transmis par EDI par le transporteur maritime (OS-91).

Dédouanement : La permission douanière officielle d'entrer ou de quitter et de naviguer.

EDI : Échange des données informatisées

Heure d'arrivée prévue (HAP) : Dans le mode maritime, généralement utilisée dans le contexte « avant l'arrivée » afin de connaître l'heure approximative de l'arrivée d'un navire à un quai du Canada.

Moyen de transport : Un véhicule, un aéronef, une embarcation maritime ou toute autre invention utilisée pour le déplacement des personnes ou des marchandises.

Numéro de déclaration du moyen transport /numéro de référence du moyen de transport (NDMT/NRMT) :

Un numéro de référence unique attribué par le transporteur pour identifier un voyage en particulier pour un moyen de transport en particulier.

TRAITEMENT TARIFAIRE DES NAVIRES EN SERVICE INTERNATIONAL

2. Aux fins de ce mémorandum, un navire canadien est défini comme étant un navire qui se livre au transport commercial international, qui est immatriculé au Canada et, selon le cas :

- a) qui a été construit au Canada;
- b) sur lequel tous les droits ont été acquittés;
- c) dont les droits sont réputés acquittés aux termes d'une autre loi.

Nota : Tout navire qui ne correspond pas à la définition de « navire canadien » donnée ci-dessus est considéré, aux fins de l'ASFC, comme étant un navire étranger et, s'il est en service international, il devrait être classé dans le numéro tarifaire 9801.10.00.

3. Les navires canadiens en service commercial international ne sont pas admissibles en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00. Ils doivent plutôt être classés dans le numéro tarifaire 9813.00.00 ou 9814.00.00, s'il y a lieu. Lorsque des navires canadiens arrivant au Canada ne peuvent pas être importés en vertu de l'un de ces numéros tarifaires, ils doivent être classés dans le numéro tarifaire approprié au Chapitre 89.

4. Lorsqu'un navire canadien de retour dans les eaux canadiennes a été réparé ou modifié au moment où il était en activité à l'étranger, les droits de douane peuvent être réduits ou supprimés conformément au *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*. Toutes les réparations ou améliorations effectuées doivent être signalées à l'ASFC et dûment déclarées en détail au moment où le navire revient au Canada pour la première fois, même s'il poursuit son service international.

5. Tout doit immédiatement être déclaré à l'ASFC ou être exporté du Canada dans les 30 jours suivant sa déclaration.

6. Les navires qui se livrent au service commercial international et qui ne peuvent quitter le Canada en raison de l'état des glaces ne seront pas considérés comme importés. Ils doivent être munis des documents nécessaires et avoir la permission de quitter le pays le plus tôt possible.

7. Tout navire classé dans le numéro tarifaire 9801.10.00 et ultérieurement affecté à un usage imposable au Canada est considéré comme ayant été réaffecté à un usage différent de celui originellement prévu. En outre, l'importateur peut se voir obligé de payer tous les droits applicables en vertu du numéro tarifaire approprié au chapitre 89 du *Tarif des douanes*.

IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR (CODES DE TRANSPORTEUR)

Code de transporteur générique 9NTI

8. L'ASFC n'acceptera plus les déclarations du fret ou du moyen de transport contenant le code de transporteur 9NTI des transporteurs maritimes qui déclarent du fret commercial.

9. Navires vides : S'ils ne possèdent pas de code de transporteur de la série 9000, ils pourront présenter une déclaration A6 du moyen de transport (papier) en utilisant le code de transporteur générique 9NTI.

10. Navires de pêche : Même chose que pour les navires vides. S'ils ne possèdent pas de code 9000 et qu'ils ne déclarent pas de fret commercial, le code 9NTI sera accepté sur la déclaration du moyen de transport.

Transporteurs maritimes

11. Pour la déclaration du fret et la transmission de l'information préalable aux expéditions commerciales (IPEC) du moyen de transport/fret, l'ASFC demande à tous les transporteurs maritimes d'utiliser le code de transporteur de la série 9000 qu'elle leur a attribué. Le transporteur maritime peut choisir l'une des trois options suivantes :

a) Demander un code de transporteur cautionné : Le transporteur qui désire devenir un transporteur en douane exploitant son commerce à la faveur d'une autorisation générale doit présenter une demande sur un formulaire E 370, « Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions ». Pour plus d'information, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

b) Demander un code de transporteur non cautionné : Le transporteur qui ne souhaite pas obtenir un cautionnement pour le transport du fret sous douane au Canada, mais qui doit obtenir son propre code de transporteur à des fins d'identification, peut demander un code de transporteur en présentant un formulaire E 369, « Demande relative aux transactions de transporteur non cautionné au lieu d'arrivée au Canada ». Pour plus d'informations, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

c) Utiliser un agent/mandataire : Le transporteur maritime peut également utiliser un agent/mandataire maritime pour la présentation des déclarations de fret/moyen de transport et la transmission de l'IPEC à l'ASFC.

Agents/mandataires maritimes

12. Si un agent ou mandataire maritime traite une déclaration du fret ou du moyen de transport au nom d'un transporteur maritime, il doit également utiliser un code de transporteur de la série 9000 attribué par l'ASFC pour déclarer le fret ou le moyen de transport.

TRANSMISSION DE L'INFORMATION PRÉALABLE SUR LES EXPÉDITIONS COMMERCIALES (IPEC) – MOYEN DE TRANSPORT

13. L'ASFC exige, en vertu du programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC), que tous les transporteurs maritimes transmettent des rapports électroniques sur le fret et le moyen de transport 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). Concernant les exigences de déclaration de fret et la transmission de l'IPEC, veuillez consulter le Mémoire D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*. Pour en savoir plus sur les éléments de données de l'IPEC relatifs aux moyens de transport, veuillez consulter l'Annexe B du présent memorandum.

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 Mémoire D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*.

14. Une seule déclaration du moyen de transport doit être transmise par navire. S'il existe un accord entre membres d'un consortium, le transporteur principal a la responsabilité de produire la déclaration du moyen de transport pour le navire. Il incombe au transporteur principal de communiquer en temps opportun le numéro de référence du moyen de transport à l'ensemble des membres du consortium afin de leur permettre de transmettre les données de fret dans les délais prescrits. Les membres du consortium doivent inscrire le numéro de référence du moyen de transport sur leur déclaration de fret.

15. L'heure d'arrivée prévue (HAP) signalée doit être exacte à huit heures près. Si l'HAP devait être avancée ou retardée et dépasser ce délai, le changement doit être communiqué électroniquement avec la nouvelle HAP. Cette mise à jour est également requise s'il est prévu que le navire arrive un autre jour civil, peu importe le délai de huit heures.

16. Si, en raison de l'encombrement du port, un navire doit jeter l'ancre et attendre qu'un quai se libère, le navire est réputé arrivé et n'est pas tenu de mettre à jour l'HAP.

17. Le fret peut être déchargé à l'arrivée avant l'HAP, pourvu que le déchargement soit effectué dans le délai de huit heures. Le fret ne peut être déchargé si un message « Ne pas décharger » a été émis par l'ASFC.

18. Les informations sur le moyen de transport fournies à l'avance peuvent être modifiées électroniquement à tout moment précédant l'arrivée du navire au Canada.

19. De l'information sur le programme de l'IPEC peut aussi être trouvée sur le site Internet de l'ASFC. Pour obtenir de plus amples détails sur le format électronique, prière de consulter *Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client maritime*.

PREMIER PORT D'ARRIVÉE

20. Le premier port d'arrivée (PPA) est le premier port canadien où le navire fait escale pour l'une de ces activités : activités de l'équipage, activités de fret, soutage ou inspections de la voie maritime.

21. L'ASFC a désigné deux ports comme PPA pour les Grands Lacs, que le navire y fasse escale ou non : Montréal et Port Colborne.

22. 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 relâcher pour une vérification, au besoin.

23. 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 relâcher pour une vérification, au besoin.

24. Le PPA doit être communiqué dans toutes les déclarations du moyen de transport.

DÉLAIS DE TRANSMISSION DE L'IPEC

25. Les délais de transmission du rapport du moyen de transport par le transporteur principal à l'ASFC dépendent du type de fret transporté par le navire et de la provenance de celui-ci.

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

26. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 96 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant du fret en conteneur et les navires transportant des marchandises diverses non exemptées.

27. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 24 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant du fret en vrac et les navires transportant des marchandises diverses exemptées.

28. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 96 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant des conteneurs vides seulement.

29. Les navires transportant une combinaison des marchandises décrites dans les paragraphes ci-dessus doivent être déclarés 96 heures avant leur arrivée au PPA.

Fret chargé aux États-Unis et au Puerto Rico

30. Le rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 24 heures avant l'arrivée au PPA ou au moment du départ dans le cas des voyages de moins de 24 heures.

31. Le rapport du moyen de transport pour les navires transportant uniquement des conteneurs vides doit être transmis au moins 4 heures avant l'arrivée au PPA ou au moment du départ dans le cas des voyages de moins de 4 heures.

ARRÊTS D'URGENCE

32. Les arrêts d'urgence se définissent comme des arrêts effectués pour des raisons médicales, climatiques, de problèmes mécaniques ou des menaces à la sécurité.

33. Si ces arrêts durent plus de 8 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 appels de l'étranger 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.

34. Un formulaire A6 sur papier doit également être présentée au prochain port d'escale pour tout navire étranger (incluant les États-Unis). Les navires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6 au prochain port d'escale.

35. Si l'arrêt d'urgence dure moins de huit heures, il n'est pas nécessaire de mettre à jour le rapport du moyen de transport.

CHANGEMENTS/CORRECTIONS AUX RAPPORTS DE MOYENS DE TRANSPORT

36. Les corrections ou changements apportés aux rapports des moyens de transport A6, peuvent être transmis à l'ASFC par voie électronique n'importe quand avant l'arrivée du navire au PPA.

ANNULATIONS/SUPPRESSIONS DES RAPPORTS DE MOYEN DE TRANSPORT

37. Si le numéro de déclaration du moyen de transport doit être changé dans la déclaration du moyen de transport, la déclaration initiale doit alors être annulée et une nouvelle déclaration présentée.

38. Si un navire ne vient plus au Canada, la déclaration du moyen de transport doit être supprimée.

TRANSMISSION DE L'IPEC ET EXIGENCES RELATIVES À LA DÉCLARATION POUR L'ESCALE À DE MULTIPLES PORTS CANADIENS

39. Un rapport du moyen de transport doit être transmis au PPA selon les délais de transmission énoncés aux paragraphes 25 à 31.

40. Les navires immatriculés à l'étranger et aux États-Unis doivent remettre une déclaration d'entrée et de sortie en format papier au moyen du formulaire A6 à chaque port d'escale subséquent au PPA. Le numéro de référence du moyen de transport inscrit sur le formulaire A6 doit correspondre au numéro de référence transmis dans le rapport électronique du moyen de transport.

Exemple : Un navire arrive au port de Montréal et décharge du fret, avant de se rendre à Hamilton pour décharger du fret et poursuivre enfin sa route vers Sault Ste. Marie pour décharger à nouveau du fret. Le transporteur maritime transmet l'IPEC sur le rapport du moyen de transport au PPA, Montréal. Lorsqu'il quitte Montréal, le transporteur maritime présentera une déclaration de sortie du moyen de transport sur le formulaire A6 format papier. Une déclaration d'entrée du moyen de transport A6 sur papier sera présentée à Hamilton. Au moment de quitter Hamilton, une déclaration de sortie du moyen de transport A6 en format papier sera présentée. Le processus sera répété au port de Sault Ste. Marie au moyen du formulaire papier de déclaration d'entrée A6 et un formulaire papier A6 de sortie lors du départ.

41. L'exigence concernant la version papier du rapport du moyen de transport dans les ports de déchargement canadiens subséquents constitue un processus intérimaire et sera éliminé lors d'une prochaine phase de l'IPEC.

42. Les navires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire papier A6 aux ports d'escale subséquents.

MESSAGES DE REJET

43. Si une déclaration du moyen de transport est rejetée par les systèmes de l'ASFC, un message de rejet sera transmis au transporteur à l'instigateur du message

44. Il incombe au transporteur de retourner un message modifié afin de corriger l'erreur signalée dans le message de rejet.

45. La transmission rejetée sera considérée par l'ASFC comme une non-transmission du rapport du moyen de transport jusqu'à ce que les erreurs signalées aient été corrigées et que le rapport du moyen de transport ait été accepté.

46. Toutes demandes de renseignements sur les messages de rejet doivent être adressées à :

Unité du commerce électronique
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6^e étage
Ottawa (Ontario) 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

DÉCLARATION DE SORTIE

47. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, veuillez consulter le Mémoire D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

NAVIRES EXEMPTÉS DES EXIGENCES DE L'IPEC

48. Les navires suivants sont exemptés des exigences de déclaration de l'IPEC :

- a) Les navires militaires transportant uniquement du fret militaire;
- b) Les navires du gouvernement transportant uniquement du fret du gouvernement;
- c) Les navires de pêche;
- d) Les navires transportant uniquement des marchandises canadiennes retournées;
- e) Les traversiers;
- f) Les navires sur lest (vides).

Navires militaires transportant uniquement du fret militaire

Navires militaires étrangers

49. Les navires militaires étrangers ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6, à l'entrée ou à la sortie. Les capitaines de ces navires sont autorisés à faire des déclarations orales de courtoisie.

50. Les navires militaires étrangers, y compris les navires de guerre, les navires de transport, les navires de ravitaillement militaire, et les navires de soutien militaire, qui sont possédés ou contrôlés par un gouvernement d'un autre pays, sont autorisés à avoir des provisions de bord selon l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord*.

51. Lorsque des membres de forces étrangères sont en poste au Canada, leurs marchandises peuvent être importées sans paiement des droits et taxes, conformément aux dispositions du numéro tarifaire 9827.00.00.

Navires militaires canadiens

52. Les navires militaires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6, à l'entrée ou à la sortie. Les capitaines de ces navires sont autorisés à faire des déclarations orales.

53. Les navires militaires canadiens qui se dirigent vers l'extérieur du Canada et les navires de service militaire tenus de présenter une déclaration en vertu de l'article 95 de la *Loi sur les douanes* (déclaration de sortie) et se dirigeant vers l'extérieur du Canada ont droit à des provisions de bord selon l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord*. Se diriger vers l'extérieur du Canada signifie se rendre au-delà :

- a) de la terre émergée du Canada;
- b) des eaux internes; ou
- c) de la mer territoriale du Canada.

54. Si un navire militaire ou un navire de service canadien demeure dans un port canadien plus de 30 jours, le capitaine doit en aviser le bureau local de l'ASFC au terme de cette période. Un inventaire des provisions de bord du navire est alors effectué par l'ASFC. Suite à l'inventaire, la vente à bord de ces marchandises leur fait perdre leur statut de provisions de bord, ce qui encourage les membres d'équipage à se rendre dans les magasins locaux pour se procurer des produits similaires.

55. Les membres d'équipage qui arrivent de ports étrangers ou de manœuvres en haute mer d'une durée de plus de 48 heures sont tenus de faire une déclaration à titre de résident revenant au Canada. Les membres d'équipage bénéficient des exemptions personnelles prévues à la position 98.04 du *Tarif des douanes*.

Navires du gouvernement

56. Les navires du gouvernement canadien s'entendent des navires possédés, loués ou exploités par les gouvernements fédéraux et provinciaux du Canada. Cette catégorie comprend les navires de la Garde côtière canadienne, de Pêches et Océans Canada et des Services hydrographiques du Canada. Les navires militaires ne sont pas compris dans cette catégorie, mais sont discutés aux paragraphes 49 à 55.

57. Les navires commandés par des officiers nommés par le gouvernement du Canada ou par un gouvernement provincial doivent présenter un formulaire A6 officiel dans les cas suivants :

- a) lorsqu'ils arrivent d'un port étranger;
- b) lorsqu'ils partent pour un port étranger; et
- c) lorsqu'ils embarquent des provisions de bord en douane.

58. Les navires du gouvernement doivent satisfaire aux exigences de la *Loi sur la marine marchande du Canada* en ce qui concerne le certificat d'inspection de sécurité et le certificat de capacité.

59. Les navires de la Garde côtière canadienne en partance pour un voyage dans l'Arctique ont le droit d'emporter des provisions de bord conformément à l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord*. Les navires immatriculés au Canada et exploités par le gouvernement du Canada en vue de rassembler des données scientifiques en haute mer, y compris les navires météorologiques, de recherche et patrouilleurs des pêcheries, ont également droit à des provisions de bord.

60. Les membres d'équipage d'un navire revenant d'un port étranger sont tenus de faire une déclaration. Les membres d'équipage bénéficient des exemptions personnelles accordées par la position 98.04.

Pêche et océans

61. L'ASFC collabore avec le ministère des Pêches et des Océans de la région de l'Atlantique à la gestion des programmes qui relèvent de la *Loi sur la protection des pêcheries côtières*. En vertu de ces programmes, les navires de pêche des pays désignés sous le nom de « bâtiments du programme des pêcheries » sont autorisés à pénétrer dans les eaux des pêcheries canadiennes dans le but d'obtenir du poisson et des produits de la pêche canadiens. Le rôle de l'ASFC, en vertu de ces programmes, est de faciliter les déplacements d'entrée et de sortie des navires du programme des pêcheries tout en répondant aux exigences de la *Loi sur les douanes* et des lois des autres ministères clients.

62. Afin de venir en aide à l'ASFC, Pêches et Océans Canada a convenu de fournir un rapport relativement de tous les navires de pêche étrangers autorisés à prendre part aux programmes relevant de la *Loi sur la protection des pêcheries côtières*. Pour tout renseignement relatif au statut d'un navires de pêche particulier, prière de s'adresser à :

Agence des services frontaliers du Canada
Services à la clientèle des douanes
1969, rue Upper Water
Purdy's Tower 2, 5^e étage
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3R7

63. Les responsables des navires du programme des pêcheries doivent effectuer une déclaration d'entrée au bureau de l'ASFC le plus proche avant de commencer les activités de pêche pour lesquelles ils détiennent un permis de Pêches et Océans Canada. Un navire du programme des pêcheries exploité à l'extérieur de la mer territoriale, et qui se rend à l'extérieur du Canada, est autorisé à avoir des provisions de bord comme un navire de pêche déclaré qui se rend à l'extérieur du Canada. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter le Mémoire D4-2-0, *Règlement sur les provisions de bord*. Les navires du programme des

pêcheries exploités dans les limites de la mer territoriale ne sont pas autorisés à prendre des provisions de bord.

64. Les navires du programme des pêcheries exploités sans provisions sous douane obtiendront un congé saisonnier à la suite de leur première déclaration de sortie. Ce congé demeurera valide durant toute la saison, ce qui permettra aux navires d'avoir accès même aux ports n'offrant pas de services de l'ASFC.

65. Les navires du programme des pêcheries exploités avec des provisions sous douane verront leurs provisions scellées durant leur séjour dans le port ou lorsqu'ils seront exploités dans la mer territoriale. Les membres de l'équipage seront autorisés à posséder la même quantité d'alcool et de produits du tabac que tous les visiteurs, telle qu'indiquée dans le Mémoire D2-1-1, *Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents*. Les navires du programme des pêcheries qui quittent le Canada avec des provisions sous douane doivent, à leur retour, pénétrer dans un port possédant un service de l'ASFC.

66. Les navires du programme des pêcheries déchargeant du poisson et des produits de la pêche au Canada doivent remettre une déclaration de fret A6A à l'ASFC. Pour plus de renseignements sur le formulaire A6A, veuillez vous référer au D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

67. L'ASFC doit être informée lorsqu'un changement dans l'équipage se produit. Le capitaine du navire a la responsabilité de veiller à ce qu'un rapport soit fait à l'ASFC sur tous les membres de l'équipage qui sont débarqués en raison de traitement médical ou de repos de l'équipage.

68. Les navires du programme des pêcheries bénéficiant d'un congé saisonnier doivent remettre à l'ASFC une déclaration de sortie au moyen du formulaire A6, *Déclaration générale*, à la fin des activités de pêche pour lesquelles ils détiennent un permis.

69. Les navires du programme des pêcheries ne possédant pas de congé saisonnier doivent remettre à l'ASFC une déclaration de sortie au moyen du formulaire A6 chaque fois que le navire quitte la mer territoriale. Pour en savoir plus au sujet des déclarations de sortie et de l'exportation du fret, prière de lire le Mémoire D3-1-8.

70. Les navires du programme des pêcheries ne sont pas considérés comme pratiquant le cabotage à moins qu'ils ne se livrent au transport des marchandises d'un point à l'autre au Canada. Dans ce cas, veuillez vous référer au D3-5-7, *Importation temporaire de navire*, et suivre les procédures qui y sont énoncées. Le déplacement du poisson ou des produits de la pêche d'un navire du programme des pêcheries à un autre dans les limites de la mer territoriale n'est pas considéré comme du cabotage lorsque le navire

qui reçoit les marchandises transporte le fret à l'extérieur du Canada aux fins d'exportation.

71. Pêches et Océans Canada a repéré plusieurs points de transbordement dans les limites de la mer territoriale où les navires du programme des pêcheries peuvent se rencontrer, avec l'accord préalable du bureau de l'ASFC le plus proche, aux fins du transfert de l'équipage, des provisions ou du poisson et des produits de la pêche. En raison de préoccupations environnementales, le transfert de carburant entre des navires du programme des pêcheries est interdit dans les limites de la mer territoriale.

72. Les pièces de rechange et le carburant devant être utilisés au Canada sont assujettis aux dispositions du *Tarif des douanes* et de la *Loi sur la taxe d'accise*.

73. Les navires du programme des pêcheries provenant d'un port étranger qui entrent au Canada dans le but de se rendre à un point de transbordement doivent satisfaire à toutes les exigences décrites au paragraphe 97.

Marchandises canadiennes de retour

74. Si le navire transporte uniquement des marchandises canadiennes de retour, il n'est pas nécessaire de présenter une déclaration du moyen de transport de l'IPEC. Il faut alors plutôt remettre un formulaire A6 papier à l'ASFC.

75. Si, en plus de marchandises canadiennes retournées, le navire transporte des marchandises chargées en provenance de l'étranger l'étranger, le transporteur doit fournir une déclaration du moyen de transport de l'IPEC et indiquer dans cette déclaration le poids total des marchandises, y compris des marchandises canadiennes retournées.

Traversiers

76. 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.

77. Les traversiers qui font de la navigation internationale doivent présenter à l'ASFC une déclaration d'entrée et une déclaration de sortie sur le formulaire A6, *Déclaration générale*, à la fin de la journée. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, veuillez consulter le Mémoire D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*. Chaque déclaration doit préciser le nombre de voyages accomplis au cours de la journée et le nombre total de passagers transportés. Un registre détaillé des automobiles de tourisme, des camions, etc. n'est pas nécessaire, mais le total des véhicules de chaque catégorie doit être indiqué pour chaque voyage.

REMORQUEURS ET BARGES

78. Les remorqueurs et les barges vides ou ayant un train de remorque ou du fret sont assujettis aux mêmes exigences,

notamment en matière d'immatriculation et d'octroi de permis, que les autres navires qui suivent des itinéraires semblables. Les remorqueurs et les barges sont tous deux considérés comme des moyens de transport. Une déclaration du moyen de transport de l'IPEC doit être présentée pour chaque remorqueur ou chaland dans les délais prescrits aux paragraphes 24 à 30 de ce mémorandum. Pour connaître les exigences en matière de déclaration de fret sur les remorqueurs et barges et les exigences de l'IPEC sur ceux-ci, veuillez consulter le Mémoire D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

79. **Remorqueur halant une ou plusieurs barges transportant du fret.** Un rapport du moyen de transport A6 est transmis par voie électronique pour le remorqueur. Un rapport du moyen de transport A6 est également produit pour chaque barge. Le numéro de voyage du remorqueur, des barges et du fret doit être le même. Le nombre de membres de l'équipage doit être inscrit sur le rapport du moyen de transport A6 du remorqueur. Le champ pour les membres d'équipage sur chaque rapport pour les barges est laissé vide.

80. **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 produire un rapport sur le moyen de transport du programme de l'IPEC. La déclaration est faite sur un formulaire A6 papier.

81. **Remorqueur halant des barges chargées et vides.** Un rapport sur le moyen de transport A6 doit être transmis électroniquement pour chaque barge et pour le remorqueur. Le numéro de voyage doit être le même pour le remorqueur, les barges et le fret. Le nombre de membres d'équipage doit être indiqué sur le rapport du remorqueur. Le champ pour les membres d'équipage sur chaque rapport pour les barges est laissé vide.

82. **Barges autopropulsées.** Un rapport sur le moyen de transport A6 doit être transmis électroniquement pour chaque barge. S'il y a plus d'une barge, le même numéro de voyage doit figurer sur les rapports sur le fret et du moyen de transport. S'il y a plus d'une barge, le nombre de membres d'équipage doit être signalé sur les déclarations de moyen de transport uniquement. Le champ est laissé vide pour les autres rapports de moyen de transport.

83. **Remorqueur transportant des marchandises qui ne sont pas sur une barge.** Un rapport sur le moyen de transport A6 est envoyé électroniquement pour le remorqueur.

84. **Remorqueur sur lest (vide) ne halant pas de barge.** Le rapport sur le moyen de transport du programme de l'IPEC n'est pas nécessaire. Le rapport est fait sur papier et non électroniquement.

YACHTS

85. Les yachts sont des moyens de transport non commerciaux et entrent dans la catégorie des petits navires de croisière. Pour en savoir plus sur la déclaration des petits navires de croisière, veuillez consulter le Mémoire D2-3-7, *Traitement des navires de croisière*.

MATÉRIEL D'ARRIMAGE

86. Tous les navires, quel que soit leur pays d'immatriculation, qui se livrent exclusivement au commerce international peuvent transporter du matériel d'arrimage d'un port à l'autre au Canada, pourvu que le matériel soit importé temporairement et soit utilisé uniquement pour le chargement, le déchargement et la manutention du fret.

NAVIGATION CÔTIÈRE

87. Les navires en service commercial international peuvent débarquer et prendre du fret en plus d'un endroit au Canada, pourvu qu'ils remplissent toutes les conditions suivantes :

- a) le navire a été dédouané par l'ASFC au moment de son arrivée initiale au Canada;
- b) tous les membres d'équipage débarqués ou tout le fret déchargé venaient de l'extérieur du Canada;
- c) tous les membres d'équipage montés à bord ou tout le fret chargé se dirigent vers un ou des points à l'extérieur du Canada.

88. Lorsque des navires effectuent des déplacements tels que décrits au paragraphe précédent, on dit qu'ils font de la « navigation côtière ». Ils sont alors assujettis au contrôle de l'ASFC. Il est à remarquer que cette appellation est différente du terme « cabotage », lequel réfère au transport de marchandises ou de personnes entre des points situés au Canada. Pour de plus amples renseignements sur le traitement des passagers en navigation côtière, prière de consulter le Mémoire D2-3-7, *Traitement des navires de croisière*.

89. Les navires qui font de la navigation côtière, chargés ou sur lest, demeurent assujettis au contrôle de l'ASFC et doivent être déclarés à l'Agence à chaque point d'arrivée et de départ. Lorsque le séjour dans le port est de courte durée, une déclaration d'entrée et de sortie combinée au formulaire A6 peut être acceptée. Les procédures normales de déclaration du fret s'appliquent.

90. Les navires qui font de la navigation côtière ne peuvent pas effectuer la décharge de déchets internationaux ou de matériaux d'emballage en bois non-conformes, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse sans la permission d'un agent des services frontaliers. La permission de décharger les déchets internationaux et les matériaux d'emballage en bois non-conformes sera

accordée seulement s'il existe des établissements approuvés par l'ACIA pour la décharge de telles marchandises.

91. L'agent des services frontaliers qui monte à bord d'un navire faisant de la navigation côtière doit vérifier les plombs des provisions sous douane et les remplacer au besoin. (Les plombs des navires faisant de la navigation côtière qui ont transité par des eaux internationales peuvent être brisés.) En outre, l'agent apportera les modifications requises à la liste de l'équipage et permettra, s'il y a lieu, une distribution des provisions sous douane. Les certificats de sécurité sont aussi vérifiés avant qu'une déclaration de sortie ne soit acceptée.

92. Bien que les passagers et les membres de l'équipage aient le droit de recevoir des invités à bord du navire alors qu'il se trouve dans le port, la présence de ces personnes doit être signalée à l'ASFC avant leur embarquement. Les visiteurs doivent être informés que toute marchandise retirée du navire peut être assujettie à des droits de douane. Ces personnes ou les articles qui sont en leur possession peuvent être fouillés lorsqu'il existe des motifs raisonnables et probables de croire que le visiteur possède des marchandises imposables non déclarées. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter le Mémoire D2-3-7, *Traitement des navires de croisière*.

93. Il arrive que différents groupes, tels que des associations d'agents de voyage ou des représentants de sociétés, demandent à voyager entre des ports situés au Canada sur des navires qui font de la navigation côtière. Toutes ces demandes doivent être acheminées aux Programmes des transporteurs et du fret.

94. Lorsque l'autorisation est accordée, les parties intéressées seront avisées qu'elles seront soumises à un examen douanier au moment de leur débarquement. Les Programmes des transporteurs et du fret donneront une autorisation par écrit au demandeur. Des copies seront aussi fournies à tous les bureaux régionaux appropriés.

95. Les déclarations de sortie des navires qui font de la navigation côtière doivent être présentées à l'ASFC suffisamment à l'avance pour permettre de remplir les formalités d'examen avant le départ du navire. L'ASFC ne peut être tenue responsable des retards occasionnés par une déclaration de sortie tardive de la société maritime ou de son agent, ou par une non-observation des exigences législatives. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, prière de consulter le Mémoire D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

96. L'ASFC peut refuser qu'un navire quitte le port lorsqu'il est établi que ce dernier ne respecte pas la législation canadienne ou que des honoraires, des droits ou des amendes dus à la Couronne n'ont pas été payés. Tous les coûts occasionnés par ces retards devront être défrayés par l'exploitant du navire.

EXIGENCES RELATIVES AU DÉDOUANEMENT DE NAVIRES – GÉNÉRAL

97. Tous les navires en service commercial international exemptés des exigences de l'IPEC qui arrivent au Canada doivent communiquer directement et sans délai avec le bureau de l'ASFC désigné aux fins du dédouanement des navires. La trousse complète de déclaration d'entrée comprend : le formulaire E1, *Déclaration de provisions de bord*; le formulaire IMM200, *Liste de l'équipage*; le formulaire Y14, *Déclaration des effets de l'équipage*. La trousse doit être remise à l'ASFC avant que quiconque puisse débarquer du navire ou y embarquer ou que du fret en soit déchargé.
98. Une Déclaration Générale A6 doit être soumise pour les navires exemptés du programme de l'IPEC.
99. Un agent des services frontaliers doit apposer le timbre dateur sur tous les exemplaires du formulaire A6 et les signer. La présence de la signature de l'ASFC et du timbre dateur sur le formulaire A6 indique seulement que la déclaration d'entrée a été acceptée et on ne doit pas considérer que les renseignements contenus sur le formulaire sont validés. Une copie doit être gardée par le transporteur en tant que preuve de déclaration.
100. Le fret ne peut être déchargé qu'avec la permission de l'ASFC, ce qui est indiqué par la signature de l'agent des services frontaliers et la présence d'un timbre dateur sur le formulaire A6.
101. Dès que le formulaire A6 est numéroté (s'il y a lieu), estampillé et signé par un agent des services frontaliers, les exemplaires doivent être distribués de la façon suivante :
- a) un exemplaire, avec pièces jointes, est conservé par l'ASFC;
 - b) un exemplaire, avec pièces jointes, est envoyé à Statistique Canada;
 - c) un exemplaire est renvoyé par télécopieur au navire ou à l'agent maritime pour présentation au maître de port
102. Les dispositions visant à déclarer et à dédouaner un navire en service commercial international peuvent être prises à l'avance avec le bureau local de l'ASFC, par l'agent maritime ou le capitaine du navire.
103. Il incombe au capitaine de veiller à ce qu'aucune marchandise ne soit déchargée, à ce qu'aucune personne, à l'exception d'un pilote, d'un médecin conseil en santé publique ou d'un agent détenant temporairement le pouvoir de le faire, ne puisse monter à bord du navire et à ce que personne ne puisse le quitter avant que toutes les formalités de l'ASFC n'aient été remplies.
104. Avec le consentement préalable de l'ASFC, des agents d'autres ministères, des subrécargues ou des agents maritimes peuvent accompagner les agents des services

frontaliers pour effectuer leur travail administratif ou leurs affaires commerciales, pourvu que cela ne perturbe pas les procédures de l'ASFC qui ont préséance sur toutes les autres.

105. Toute personne autorisée par l'ASFC à monter à bord d'un navire en provenance de l'étranger à l'égard duquel aucune déclaration d'entrée n'a été remise doit se présenter à l'ASFC et faire inscrire les articles tels que les appareils photos, les ordinateurs portatifs, etc., sur un formulaire Y38, *Description d'articles exportés temporairement*. Lorsque ces personnes quittent le navire, il faut comparer ce qu'elles transportent avec ce qui a été déclaré sur le formulaire Y38 et s'assurer qu'elles n'ont pas en leur possession de marchandises sur lesquelles les droits n'ont pas été acquittés. Le formulaire Y38 doit être rempli par l'agent des services frontaliers avant que les articles soit exportés.

106. Quand un navire arrive d'un port étranger et doit jeter l'ancre dans le port ou le chenal en raison de circonstances particulières, un agent des services frontaliers peut se rendre à bord pour recevoir la liste des provisions de bord et la déclaration de l'équipage, ainsi que pour plomber les provisions de bord, seulement si toutes les exigences d'ordre médical et sécuritaire sont remplies et si la direction locale juge que ces démarches sont sécuritaires. Il faut avertir le capitaine ou l'agent maritime que l'abord du navire ne constitue alors qu'une opération préliminaire qui permettra de remplir les formalités d'usage sans retard inutile, et que cela ne remplace aucunement la déclaration officielle ou les procédures habituelles de dédouanement de l'ASFC. La déclaration d'entrée officielle peut, lorsque c'est possible, être effectuée à ce moment. Si le navire arrive après les heures de service, le capitaine ou l'agent maritime peut présenter la déclaration d'entrée le lendemain.

107. Les agents des services frontaliers ne montent à bord ni ne débarquent d'un navire qui se trouve dans les écluses d'un canal que si celui-ci est complètement arrêté, ancré et bien attaché au mur du canal. Un agent ne doit en aucun cas monter à bord d'un tel navire autrement qu'au moyen d'une passerelle bien fixée. De la même façon, personne ne doit monter à bord ou descendre d'un navire qui se trouve dans un chenal à moins que le navire ne soit arrêté et ancré. Des échelles de corde solidement attachées ne seront utilisées qu'en l'absence totale d'autres moyens pratiques.

108. Lorsque le dédouanement est effectué alors que le navire se trouve dans le chenal, l'utilisation des bateaux-taxis doit se faire aux frais de l'exploitant. L'ASFC défraie les coûts occasionnés par ces taxis seulement lorsque le navire est abordé à des fins d'exécution.

109. Lorsqu'un navire sur lequel est hissé un drapeau de quarantaine jaune (maladie contagieuse) arrive au Canada, l'agent des services frontaliers ne remplit pas les formalités de dédouanement habituelles avant que les services de santé appropriés ne l'aient informé qu'il n'y a plus aucun danger

de le faire. En attendant un avis des services de santé annulant l'alerte médicale, l'agent des services frontaliers doit, avec l'aide du corps de police local ou de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), selon ce qu'il estime approprié, tenter de maintenir le navire dans un milieu stérile. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter la nouvelle *Loi sur la quarantaine*.

110. S'il arrive que l'ASFC est avisée d'un décès ou d'une blessure grave qui s'est produit à bord d'un navire arrivant au Canada, l'agent des services frontaliers en informe rapidement les services de police et de santé appropriés, autorise leur montée à bord le plus tôt possible et tente de les aider à mener leur enquête et à les aider à évacuer les personnes blessées ou décédées. Toutefois, il incombe à l'agent des services frontaliers de garder le contrôle de la situation et de veiller à ce que les formalités de l'ASFC soient remplies, même si elles sont quelque peu retardées.

111. L'agent des services frontaliers vérifie ensuite si le navire respecte les dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* quant à l'immatriculation, à la sécurité et aux certificats de l'équipage. À cette fin, l'inspecteur s'assurera que les documents suivants sont à bord et valides :

- a) certificat d'immatriculation;
- b) certificat de sécurité pour navire à passagers;
- c) certificat de sécurité pour navire de charge (500 tonnes ou plus);
- d) certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge;
- e) certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge (moins de 1600 tonnes);
- f) certificat de franc-bord;
- g) certificat de capacité pour officiers;
- h) certificat d'assurance ou autre garantie financière.

112. Lorsqu'il est établi qu'un certificat n'est pas fourni, qu'il est périmé ou risque de le devenir avant la date de départ prévue du navire, il faut en informer le capitaine et lui signaler que la permission de quitter le port ne sera pas accordée tant qu'un certificat valable n'aura pas été présenté. Une note à cet effet est inscrite au recto du formulaire A6 et une déclaration est présentée au bureau de la sécurité des navires le plus proche. Les mesures opérationnelles appropriées sont prises afin de veiller à ce que cette permission ne soit pas accordée aussi longtemps que la condition susmentionnée n'aura pas été remplie.

113. C'est à ce moment (lorsqu'un certificat valable est présenté) que l'ASFC remplit les fonctions du capitaine marchand, aux endroits où il a la permission de le faire.

114. L'ASFC doit être avisé lorsque des animaux embarqués sur le navire descendent à terre. L'ASFC avise à son tour le Programme national de la santé des animaux de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). La permission de débarquer les animaux est accordée lorsque l'ACIA envoie une autorisation à cet effet et que tous les certificats de santé des animaux requis ont été présentés et sont valables.

TRAFIC SUR LA VOIE MARITIME

115. Dans des circonstances normales, les navires qui se dirigent vers des ports situés à l'ouest de Montréal ne sont pas arraisonnés et plombés à Montréal et aucune déclaration de passage (entrée/sortie) n'est présentée à ce port, à moins que des marchandises ne soient chargées ou déchargées à Montréal, que des personnes ne montent à bord ou ne descendent dans cette ville, ou que le navire demeure au port pendant plus de 48 heures.

116. Pour les navires participant au programme de l'IPEC, Montréal sera considéré le PPA et les rapports sur les moyens de transport électroniques seront transmis à ce port.

117. Les formulaires d'immigration sont présentés au PPA et les passagers seront contrôlés.

118. Les exigences du Programme national de la santé des animaux de l'ACIA s'appliquent à Montréal.

119. Les bagages des passagers sont examinés au PPA.

120. L'ASFC se réserve le droit de faire accoster tout navire au chenal afin de monter à bord et compléter les formalités douanières, incluant l'inspection des effets personnels des membres d'équipage, l'interrogation des membres d'équipage et l'inspection des documents tel que stipulé dans la *Loi sur les douanes* et ses règlements.

CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DU FRET À DES PORTS NON DESSERVIS PAR L'ASFC

121. Un navire de commerce international transportant du fret devant être déchargé à un endroit où il n'y a pas de bureau de l'ASFC doit d'abord se rapporter à un port desservi par l'ASFC et y soumettre la déclaration d'entrée, en conformité avec les dispositions de la *Loi sur les douanes* et des règlements connexes. Des déclarations doivent être présentées au bureau de l'ASFC le plus proche à l'égard des marchandises à bord devant être déchargées au port non desservi par l'ASFC et, à la discrétion du chef des opérations du bureau local de l'ASFC, un agent des services frontaliers sera de service à cet endroit pendant le déchargement du fret.

122. L'ASFC peut accorder la permission aux navires de décharger ou de charger du fret dans des ports non desservis par l'Agence, sous réserve des dispositions du *Règlement sur les services spéciaux*. Voir le Mémoire D1-2-1, *Services spéciaux*.

123. Si le navire transporte du fret supplémentaire devant être livré à un autre port desservi par l'ASFC, des déclarations à l'égard du fret supplémentaire doivent être présentées au port desservi par l'ASFC où les marchandises doivent être déchargées.

124. Un navire sur lest (vide) peut se rendre directement à un port non desservi par l'ASFC pour charger des marchandises aux fins d'exportation. La déclaration d'entrée doit être remise ou envoyée par télécopieur au bureau de l'ASFC le plus près.

125. Lorsqu'un navire sur lest présente une déclaration d'entrée à un port desservi par l'ASFC, en route vers un port non desservi par l'ASFC, la présence d'un agent des services frontaliers n'est pas requise au port non desservi par l'ASFC. À sa discrétion, il se peut que l'ASFC soit présente pour faire le dédouanement sur place.

126. Lorsque le dédouanement du navire doit être effectué pour lui permettre de se rendre au prochain port d'escale desservi par l'ASFC ou directement à l'étranger, selon le cas, et lorsque cette procédure a lieu dans le port desservi par l'ASFC, la documentation doit indiquer qu'un tel dédouanement a été effectué par l'intermédiaire du port non desservi par l'ASFC.

DÉCHETS INTERNATIONNAUX

127. Les déchets internationaux se réfèrent aux ordures de bateau qui renferment ou que l'on soupçonne de renfermer, un produit ou sous-produit animal provenant d'aliments apportés à bord ou résultant du transport d'animaux dans un bateau. Les règlements relatifs aux déchets internationaux s'appliquent aux déchets qui proviennent de tous les pays autres que la partie continentale des États-Unis. De plus, l'entrée au Canada de certains fruits, légumes et autres produits des plantes de tous les pays, incluant les États-Unis, est prohibée en vertu de la *Loi sur la protection des végétaux* et ses règlements et la disposition de ces produits doit être faite comme celle des déchets internationaux.

128. Tous les déchets internationaux doivent être sécurisés dans des récipients dont le dessus, les côtés et les fonds empêchent l'évasion des solides et des liquides, avec un couvercle étanche pour réduire les fuites et pour empêcher l'exposition à la faune, à la vermine et aux oiseaux. Les déchets internationaux ne peuvent être déchargés au Canada sans permission d'un agent des services frontaliers.

129. Tous les navires seront présumés transporteurs de déchets internationaux avant leur arrivée au Canada et ces déchets pourraient être assujettis à une inspection par les agents des services frontaliers. Les déchets internationaux peuvent seulement être déchargés du navire avec la permission d'un agent des services frontaliers et seulement là où des routes approuvées par l'ACIA et où des

installations d'élimination existent. S'il n'y a pas d'installations d'élimination au point d'entrée, les déchets internationaux doivent être contenus en milieu fermé de façon sécuritaire et rester à bord du navire.

MATÉRIAUX D'EMBALLAGE EN BOIS

130. Le bois d'arrimage ou le bois de calage se réfère au bois qui est transporté sur un navire et utilisé afin de caler ou soutenir une marchandise, mais qui ne reste pas associé à la marchandise. Les matériaux d'emballage en bois se réfèrent au bois ou produit du bois utilisé pour soutenir, protéger ou contenir une marchandise y compris le bois de calage.

131. Tous les matériaux d'emballage en bois qui sont non-conformes, y compris le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse, doivent être scellés à bord du navire et ne pas être déchargés au Canada sans la permission d'un agent des services frontaliers.

132. Les navires qui transportent des matériaux d'emballage en bois, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou du bois de caisse fait à partir de bois brut, doivent avoir la permission de l'agent des services frontalier avant de décharger ces matériaux du navire. Les matériaux d'emballage en bois, le bois d'arrimage, les palettes et le bois de caisse peuvent être retenus à leur entrée au Canada à moins que le bois soit conforme aux exigences établies dans la NIMP n° 15 *Directives pour la réglementation des matériaux d'emballage en bois utilisés dans le commerce* ou à moins que les matériaux d'emballage en bois proviennent de la partie continentale des États-Unis.

133. Les matériaux d'emballage en bois qui sont non-conformes, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse peuvent seulement être déchargés du navire avec la permission d'un agent des services frontaliers et seulement là où un établissement d'élimination ou de transformation approuvée par l'ACIA existe. S'il n'existe aucune installation approuvée par l'ACIA au point d'entrée, tous les matériaux d'emballage en bois, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse doivent être contenus de façon sécuritaire à bord du navire et y rester.

RENSEIGNEMENTS SUR LES PÉNALITÉS

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

135. 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.

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

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

137. Prière de 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 (Ontario) K1A 0L8
Télécopieur : 613-957-9717

ANNEXE

**INFORMATION PRÉALABLE SUR LES EXPÉDITIONS COMMERCIALES
DU MOYEN DE TRANSPORT A6 ÉLECTRONIQUE – DONNÉES REQUISES**

DONNÉES REQUISES	DÉFINITION	CONDITION
Code du type d'application	Le code numérique indiquant l'entrée, la sortie ou le mouvement en transit d'un navire	M
IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE		
Code du transporteur	Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes	M
Numéro de déclaration	Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner une déclaration A6	M
Certificat de sécurité du navire	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de radio de sécurité	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat du matériel de sécurité	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de la ligne de charge	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de dératisation	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat maritime de déclaration sanitaire	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de responsabilité civile du carburant	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
IDENTIFICATION DU NAVIRE		
Code du navire	Le numéro de Lloyd's ou le numéro de l'OMI	M
Nom du navire	Le nom du navire tel qu'il figure dans le registre des navires de Lloyd's	M
Code du pays	Le code identifiant le pays dans lequel le navire est immatriculé	M
Numéro du voyage	Le numéro qui désigne le voyage particulier que fait la cargaison	M
Code du genre de navire	Code pour déterminer le type de navire, p. ex. BD = vrac sec, GC = marchandises diverses, etc.	M
INFORMATION SUR LE NAVIRE		
Identificateur	L'endroit où le navire est immatriculé	M
Identification de la référence	Le numéro d'immatriculation attribué au navire au lieu d'enregistrement	M
Poids – Tonnage du navire	La capacité utile d'un navire, mesurée en tonnes et déterminée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le tonnage net du navire	M
Poids – Tonnage brut enregistré	Le tonnage brut du navire déterminé conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le tonnage brut	M
Poids – Cargaison conteneurisée chargée ou déchargée au port	Poids net de la cargaison conteneurisée du navire	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids de la cargaison	M
Poids de la cargaison non conteneurisée chargée ou déchargée au port	Poids net de la cargaison du navire non conteneurisée	M

Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids de la cargaison	M
Poids – Poids en lourd d'été	Le poids en tonnes métriques de la cargaison, du carburant, des passagers et de l'équipage transportés par un navire lorsqu'il est chargé à sa ligne de charge maximale d'été	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids en lourd d'été	M
Nom – Personne en charge du moyen de transport	Le nom du capitaine du navire pour un voyage particulier	M
Longueur	La longueur hors tout du navire	M
Code de l'unité de mesure de la longueur	L'unité de mesure utilisée pour indiquer la longueur du navire	M
Quantité – Équipage	Le nombre de membres d'équipage à bord du navire, y compris le capitaine	M
Quantité – Passagers	Le nombre de passagers inscrits comme voyageant à bord du navire; ne pas inclure l'équipage et le capitaine dans ce total	M
HORAIRE DU NAVIRE		
Dernier port de chargement (entrée et en transit)	Cet élément indiquera au moyen du code « UN/LOCODE » le dernier port de chargement où le navire s'est arrêté avant d'atteindre l'Amérique du Nord	M
Prochain port d'arrivée étranger (sortie)	Cet élément indiquera au moyen du code « UN/LOCODE » le premier port auquel le navire se rendra après son départ du Canada	M
Date	La date de départ du navire	M
Port d'arrivée canadien (entrée et en transit)	Le port canadien où le navire accostera d'abord au Canada	M
Port de départ canadien (sortie)	Le port canadien où le navire est accosté et d'où il partira pour une destination à l'étranger	M
RÉFÉRENCE DE LA DATE ET DE L'HEURE		
Code de référence de la date et de l'heure	Le code précisant le type de date ou d'heure ou à la fois la date et l'heure	M
Date et heure (entrée et en transit)	La date et l'heure prévues d'arrivée	M
Date et heure (sortie)	La date et l'heure réelles du départ	M
Date d'enregistrement	La date d'enregistrement pour la déclaration d'entrée et de sortie du navire	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. SS = navire à vapeur, OV = propriétaire du navire; AG = agent ou mandataire; CA = transporteur	M
Nom		M
Qualificatif du code d'identification	Utilisé de paire avec le code d'identité du partenaire du consortium	C
Code d'identification	Le code de transporteur des douanes canadiennes pour désigner les partenaires de consortium	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Information sur l'adresse 1	Précisions sur l'adresse du partenaire de la chaîne commerciale	M
Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone)	Le numéro de téléphone du partenaire de la chaîne commerciale	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom de la ville	Texte libre pour indiquer le nom de la ville	M
Code de l'État ou de la province	Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État	C
Code postal	Le code postal officiel de l'adresse	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 a trait à l'expédition	M
Nom du port	Le code « UN/LOCODE » sera utilisé pour le nom du port. Cet élément sera rempli un maximum de 5 fois et représentera jusqu'aux 10 derniers ports d'escale au cours d'un voyage particulier	M
Nom de la gare maritime	Texte libre pour indiquer le nom de la gare maritime	C
Nom de la gare maritime	Numéro d'identification du quai	O
REMARQUES (K1)		
Texte libre	Indiquer si le navire est affrété ou non, le type d'affrètement, p. ex. V = voyage; T = temps, N = non affrété	O
Texte libre	Indiquer si le navire participe à des opérations spécialisées telles que des opérations de forage, de dragage, de brise-glace, etc.	O
DÉTAILS SUR LES CONTENEURS		
Nombre de conteneurs	Le nombre total de conteneurs maritimes à bord du navire	M
Code de type d'équipement	Le code d'identification du type d'équipement, p. ex. 20L = conteneur de 20 pieds chargé	M

M = Obligatoire

C = Conditionnel

O = Optionnel

Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document : Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client.

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>7685-1</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, Tarif des douanes, Loi sur la marine marchande du Canada, Loi sur la protection des pêcheries côtières, Loi sur la quarantaine, 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</i></p>	<p>AUTRES RÉFÉRENCES –</p> <p>D2-3-7, D3-1-1, D3-1-8, D3-4-2, D3-5-2, D4-2-1, série D8, D17-1-5, D22-1-1, Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client maritime</p>
<p>CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –</p> <p>D3-5-1, 11 février 1998</p>	

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

