

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 6, 2015

OTTAWA, LE MERCREDI 6 MAI 2015

Statutory Instruments 2015

Textes réglementaires 2015

SOR/2015-90 and SI/2015-30 to 31

DORS/2015-90 et TR/2015-30 à 31

Pages 1199 to 1290

Pages 1199 à 1290

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 14, 2015, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada by email at questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 14 janvier 2015, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu’il est prescrit d’y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l’article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l’article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l’adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l’adresse <http://www.parl.gc.ca>.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l’adresse questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Registration
SOR/2015-90 April 24, 2015

CUSTOMS ACT

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act

P.C. 2015-443 April 23, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 8.1(8)^a, sections 12^b and 12.1^c, subsection 14(2), sections 22^d and 30^e and subsections 109.1(3)^f and 164(1)^g of the *Customs Act*^h, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act*.

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE CUSTOMS ACT

PART 1

AMENDMENTS COMING INTO FORCE ON THE DAY REFERRED TO IN SUBSECTION 52(1)

REPORTING OF IMPORTED GOODS REGULATIONS

1. (1) The definition “commercial goods” in section 2 of the *Reporting of Imported Goods Regulations*¹ is replaced by the following:

“commercial goods” means goods that are or will be imported for sale or for any commercial, industrial, occupational, institutional or other similar use; (*marchandises commerciales*)

(2) Section 2 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“airport of arrival” means the customs office in Canada at which a carrier that operates an aircraft expects a report to be made under section 12 of the Act with respect to goods imported on board that aircraft; (*aéroport d’arrivée*)

“commercial driver” has the same meaning as in section 1 of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*; (*routier*)

Enregistrement
DORS/2015-90 Le 24 avril 2015

LOI SUR LES DOUANES

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes

C.P. 2015-443 Le 23 avril 2015

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 8.1(8)^a, des articles 12^b et 12.1^c, du paragraphe 14(2), des articles 22^d et 30^e et des paragraphes 109.1(3)^f et 164(1)^g de la *Loi sur les douanes*¹, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LES DOUANES

PARTIE 1

MODIFICATIONS ENTRANT EN VIGUEUR À LA DATE VISÉE AU PARAGRAPHE 52(1)

RÈGLEMENT SUR LA DÉCLARATION DES MARCHANDISES IMPORTÉES

1. (1) La définition de « marchandises commerciales », à l’article 2 du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*¹, est remplacée par ce qui suit :

« marchandises commerciales » Marchandises qui sont ou seront importées en vue de leur vente ou d’usages industriels, professionnels, commerciaux ou collectifs, ou à d’autres fins analogues. (*commercial goods*)

(2) L’article 2 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« aéroport d’arrivée » Bureau de douanes au Canada où le transporteur qui exploite un aéronef prévoit que la déclaration des marchandises importées à bord de cet aéronef sera faite en application de l’article 12 de la Loi. (*airport of arrival*)

« agent d’expédition » Personne qui fait transporter des marchandises spécifiées par un ou plusieurs transporteurs pour le compte d’un ou de plusieurs

^a S.C. 2001, c. 25, s. 8(2)

^b S.C. 2001, c. 25, s. 12

^c S.C. 2012, c. 31, s. 266

^d S.C. 2001, c. 25, s. 18

^e S.C. 1995, c. 41, s. 7

^f S.C. 2001, c. 25, s. 62

^g S.C. 2009, c. 10, s. 16

^h R.S., c. 1 (2nd Supp.)

¹ SOR/86-873

^a L.C. 2001, ch. 25, par. 8(2)

^b L.C. 2001, ch. 25, art. 12

^c L.C. 2012, ch. 31, art. 266

^d L.C. 2001, ch. 25, art. 18

^e L.C. 1995, ch. 41, art. 7

^f L.C. 2001, ch. 25, art. 62

^g L.C. 2009, ch. 10, art. 16

^h L.R., ch. 1 (2^e suppl.)

¹ DORS/86-873

“courier” has the same meaning as in section 2 of the *Persons Authorized to Account for Casual Goods Regulations*; (*messenger*)

“emergency conveyance” means a conveyance that is clearly marked for use for emergency purposes, such as a vehicle that is clearly marked as a fire-fighting or police vehicle or as an ambulance; (*moyen de transport de secours*)

“fishing vessel” has the same meaning as in section 2 of the *Fisheries Act*; (*bateau de pêche*)

“freight forwarder” means a person who, on behalf of one or more owners, importers, shippers or consignees of goods, causes specified goods to be transported by one or more carriers; (*agent d’expédition*)

“NAV CANADA” means the corporation that was incorporated as NAV CANADA on May 26, 1995 under Part II of the *Canada Corporations Act*; (*NAV CANADA*)

“port of arrival” means the customs office in Canada at which a carrier that operates a vessel expects a report to be made under section 12 of the Act with respect to goods imported on board that vessel; (*port d’arrivée*)

“specified goods” means commercial goods, goods that are or will be imported to Canada for a fee or empty cargo containers that are not for sale but does not include

(a) goods that will be released after they have been accounted for and all duties with respect to them have been paid under subsection 32(1) of the Act if

(i) the goods are or will be in the actual possession of a person arriving in Canada, or

(ii) the goods form or will form part of a person’s baggage and the person and the baggage arrive or will arrive in Canada on board the same conveyance,

(b) mail,

(c) commercial goods that are used in a repair that is made outside Canada to a conveyance that was built in Canada or in respect of which duties have been paid, if the repair is made as a result of an unforeseen contingency that occurs outside Canada and is necessary to enable the conveyance to return safely to Canada,

(d) a military conveyance as defined in subsection 18(1) of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* or goods that are transported on board that conveyance,

(e) an emergency conveyance or goods that are transported on board that conveyance, or

(f) a conveyance that returns to Canada immediately after being denied entry to the United States or goods that are transported on board that conveyance; (*marchandises spécifiées*)

propriétaires, importateurs, expéditeurs ou destinataires de marchandises. (*freight forwarder*)

« bateau de pêche » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi sur les pêches*. (*fishing vessel*)

« marchandises spécifiées » Marchandises commerciales, marchandises qui sont ou seront importées au Canada contre rétribution ou conteneurs vides non destinés à la vente. Sont exclus de la présente définition :

a) les marchandises qui seront dédouanées après leur déclaration en détail et le paiement des droits afférents en application du paragraphe 32(1) de la Loi si, selon le cas :

(i) elles sont ou seront en la possession effective d’une personne arrivant au Canada,

(ii) elles sont ou seront contenues dans les bagages d’une personne et cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport;

b) le courrier;

c) les marchandises commerciales utilisées pour réparer à l’étranger un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés, si les réparations sont effectuées à la suite d’un événement imprévu qui s’est produit à l’étranger et que les réparations sont nécessaires pour permettre au moyen de transport de revenir au Canada sans accident;

d) les moyens de transport militaire, au sens du paragraphe 18(1) de la *Loi sur le Bureau canadien d’enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et les marchandises qu’ils transportent;

e) les moyens de transport de secours et les marchandises qu’ils transportent;

f) les moyens de transport qui reviennent au Canada immédiatement après que leur entrée aux États-Unis a été refusée et les marchandises qu’ils transportent. (*specified goods*)

« messenger » S’entend au sens de l’article 2 du *Règlement visant les personnes autorisées à faire la déclaration en détail de marchandises occasionnelles*. (*courier*)

« moyen de transport de secours » Tout moyen de transport clairement marqué comme servant à des fins d’urgence, tel un véhicule clairement marqué comme véhicule de police, véhicule de lutte contre les incendies ou ambulance. (*emergency conveyance*)

« NAV CANADA » La société NAV CANADA, constituée aux termes de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* le 26 mai 1995. (*NAV CANADA*)

« port d’arrivée » Bureau de douanes au Canada où le transporteur qui exploite un bateau prévoit que la déclaration des marchandises importées à bord de ce bateau sera faite en application de l’article 12 de la Loi. (*port of arrival*)

« routier » S’entend au sens de l’article 1 du *Règlement de 2003 sur l’obligation de se présenter à un bureau de douane*. (*commercial driver*)

2. Sections 2.1 to 4 of the Regulations are replaced by the following:**2.1** In these Regulations,

(a) a shipment for which a carrier is responsible consists of

(i) a specified good or collection of specified goods that is listed in a single bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of those goods by the carrier, or

(ii) a specified good that is an empty cargo container that is not for sale and that is transported by the carrier but is not listed in a bill of lading, waybill or similar document; and

(b) a shipment for which a freight forwarder is responsible consists of a specified good or collection of specified goods that is listed in a single bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of those goods.

TIME FOR REPORTING GOODS

3. Except as otherwise provided in these Regulations, all goods that are imported shall be reported under section 12 of the Act without delay after arrival in Canada.

3.1 Subject to sections 8 and 9, specified goods that are imported by water shall be reported under section 12 of the Act without delay after the vessel that is transporting them lands at a customs office following arrival in Canada.

3.2 Specified goods that are imported by air shall be reported under section 12 of the Act without delay after the aircraft that is transporting them is cleared by NAV CANADA to land at an airport following arrival in Canada.

MANNER OF REPORTING GOODS

4. Unless a person is required to report goods in writing under section 5 or is permitted to report them orally under that section or in writing under section 12, they shall report the goods to the Agency by electronic means in accordance with the technical requirements, specifications and procedures that are set out in the *Electronic Commerce Client Requirements Document*.

3. (1) Paragraph 5(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) fishing vessels;

(2) Subsection 5(1) of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (d) and by replacing paragraphs (e) and (f) with the following:

(e) goods in respect of which information has been given to the Agency under subsection 12.1(1) of the Act in the circumstances set out in subsection 22(1) or 23(1).

2. Les articles 2.1 à 4 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**2.1** Dans le présent règlement :

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

(i) soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport par lui est visé par un seul connaissement, une seule feuille de route ou un seul document similaire émis par lui,

(ii) soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par lui n'est pas visé par un connaissement, une feuille de route ou un document similaire;

b) l'expédition dont un agent d'expédition est responsable est une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissement, une seule feuille de route ou un seul document similaire émis par lui.

MODALITÉS DE TEMPS DE LA DÉCLARATION DES MARCHANDISES

3. Sauf disposition contraire du présent règlement, toutes les marchandises qui sont importées sont déclarées, aux termes de l'article 12 de la Loi, sans délai après leur arrivée au Canada.

3.1 Sous réserve des articles 8 et 9, les marchandises spécifiées importées par voie maritime sont déclarées, aux termes de l'article 12 de la Loi, sans délai après que le bateau les transportant a accosté à un bureau de douane après son arrivée au Canada.

3.2 Les marchandises spécifiées importées par voie aérienne sont déclarées, aux termes de l'article 12 de la Loi, sans délai après que l'aéronef les transportant a été autorisé par NAV CANADA à atterrir à un aéroport après son arrivée au Canada.

MODALITÉS DE FORME DE LA DÉCLARATION DES MARCHANDISES

4. À moins qu'une déclaration écrite soit requise en vertu de l'article 5 ou qu'elle puisse être faite verbalement en vertu de cet article ou par écrit en vertu de l'article 12, les marchandises sont déclarées par un moyen électronique conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques énoncées dans le *Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique*.

3. (1) L'alinéa 5(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) les bateaux de pêche;

(2) Les alinéas 5(1)e) et f) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

e) les marchandises à l'égard desquelles des renseignements ont été fournis à l'Agence en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi dans les circonstances visées aux paragraphes 22(1) ou 23(1).

4. Section 6 of the Regulations is repealed.**5. The Regulations are amended by adding the following after section 7.1:**

7.2 If goods are reported under section 12 of the Act by electronic means, the report is not required to be made at the nearest customs office designated for that purpose.

6. The portion of section 8 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

8. Canadian-built commercial fishing vessels and duty-paid fishing vessels that are registered under the *Canada Shipping Act, 2001* and that are imported during a fishing season may be reported at the close of that fishing season if the vessels do not, after last having been reported under section 9 of the *Reporting of Exported Goods Regulations*,

7. Sections 9 and 10 of the Regulations are replaced by the following:

9. (1) A vessel that is used on a day solely or principally to transport highway conveyances or passengers across international waters may be reported on that day after the vessel's last trip.

(2) Subsection (1) does not apply if the vessel transports specified goods to Canada that are required to be reported by the person in charge of the vessel.

8. Sections 12 to 13.91 of the Regulations are replaced by the following:

12. If a conveyance is unloaded in the circumstances set out in subsection 14(1) of the Act, the conveyance and the goods described in subsection 14(2) of the Act shall be reported under that subsection by telephone or other expedient means. The conveyance and goods shall then be reported under section 12 of the Act in writing or by electronic means without delay.

INFORMATION REQUIRED — TRANSPORT
OF SPECIFIED GOODS

MARINE MODE

13. (1) If specified goods will be transported to Canada by vessel, the carrier that operates the vessel is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency

(a) the information set out in Part 1 of Schedule 1; and

(b) for each shipment for which the carrier is responsible, the information set out in Part 1 of Schedule 2 in connection with the vessel and the goods in the shipment.

4. L'article 6 du même règlement est abrogé.**5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 7.1, de ce qui suit :**

7.2 Si les marchandises sont déclarées aux termes de l'article 12 de la Loi par un moyen électronique, il n'est pas nécessaire de faire la déclaration au bureau de douane le plus proche, doté des attributions à cet effet.

6. Le passage de l'article 8 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

8. Les bateaux de pêche commerciale fabriqués au Canada et les bateaux de pêche sur lesquels les droits sont payés, immatriculés en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et importés au cours d'une saison de pêche, peuvent être déclarés à la fin de cette saison, à condition que, depuis la déclaration faite à leur égard en vertu de l'article 9 du *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* :

7. Les articles 9 et 10 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

9. (1) Les bateaux qui, au cours d'une journée donnée, servent uniquement ou principalement à transporter sur des eaux internationales des moyens de transport routier ou des passagers peuvent être déclarés à la fin de cette journée, après leur dernier voyage.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au bateau qui transporte des marchandises spécifiées devant être déclarées par le responsable du bateau.

8. Les articles 12 à 13.91 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

12. Lorsque le déchargement d'un moyen de transport s'effectue dans les circonstances visées au paragraphe 14(1) de la Loi, le moyen de transport et les marchandises visés au paragraphe 14(2) de cette loi sont, en application de ce paragraphe, déclarés par téléphone ou par tout autre moyen rapide et sont ensuite déclarés sans délai, en application de l'article 12 de cette loi, par écrit ou par un moyen électronique.

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR :
TRANSPORT DE MARCHANDISES
SPÉCIFIÉES

MODE MARITIME

13. (1) Si des marchandises spécifiées doivent être transportées au Canada par bateau, le transporteur qui exploite le bateau fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements suivants :

a) les renseignements énumérés à la partie 1 de l'annexe 1;

b) pour chaque expédition dont il est responsable, les renseignements énumérés à la partie 1 de l'annexe 2 relatifs au bateau et aux marchandises comprises dans l'expédition.

(2) Despite subsection (1), the carrier is not required to give the information if

- (a) the vessel will arrive in Canada directly from the United States or Mexico;
- (b) every importer of the specified goods is a CSA importer;
- (c) the carrier is a CSA carrier;
- (d) every importer of the specified goods has given written instructions to the carrier to submit a request to the Agency for the release of those goods under paragraph 32(2)(b) of the Act; and
- (e) no federal or provincial Act or regulation requires that a permit, licence or similar document be provided to the Agency before any of the specified goods are released.

14. (1) The carrier shall give the Agency the information set out in Part 1 of Schedule 1

- (a) at least 96 hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival if there is a cargo container on board the vessel; and
- (b) at least 24 hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival in any other case.

(2) Despite subsection (1), if the vessel will arrive in Canada directly from the United States or Puerto Rico and all of the shipments for which the carrier is responsible were loaded onto it in the United States or Puerto Rico, the carrier shall give the information

- (a) at least four hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival if all of those shipments consist of empty cargo containers that are not for sale; and
- (b) at least 24 hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival in any other case.

(3) Despite subsections (1) and (2), the carrier shall give the information before or at the time the vessel leaves the last foreign port before its arrival in Canada if the duration of the voyage from that foreign port to the vessel's port of arrival is less than the period within which the information would otherwise be given.

15. (1) The carrier shall give the Agency the information set out in Part 1 of Schedule 2

- (a) at least 24 hours before the shipment is loaded onto the vessel if all or part of the shipment is in a cargo container or if the shipment consists of one or more empty cargo containers that are for sale;
- (b) at least 24 hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival if the shipment consists of either bulk goods or break-bulk goods; and
- (c) at least 96 hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival if the shipment consists of an empty cargo container that is not for sale.

(2) Malgré le paragraphe (1), le transporteur n'est pas tenu de fournir les renseignements si les conditions ci-après sont remplies :

- a) le bateau doit arriver au Canada directement des États-Unis ou du Mexique;
- b) tout importateur des marchandises spécifiées est un importateur PAD;
- c) il est un transporteur PAD;
- d) tout importateur des marchandises spécifiées lui a donné par écrit l'instruction de présenter à l'Agence une demande de dédouanement de ces marchandises au titre de l'alinéa 32(2)b) de la Loi;
- e) aucune loi fédérale ou provinciale ni aucun règlement pris en application d'une telle loi n'exige la présentation à l'Agence d'un permis, d'une licence ou d'un document semblable avant le dédouanement des marchandises spécifiées.

14. (1) Le transporteur fournit à l'Agence les renseignements énumérés à la partie 1 de l'annexe 1 dans les délais suivants :

- a) s'il y a un conteneur à bord, au moins quatre-vingt-seize heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée;
- b) s'il n'y a pas de conteneur à bord, au moins vingt-quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée.

(2) Malgré le paragraphe (1), si le bateau doit arriver au Canada directement des États-Unis ou de Porto Rico et que toutes les expéditions à bord dont le transporteur est responsable ont été chargées aux États-Unis ou à Porto Rico, le transporteur fournit les renseignements dans les délais suivants :

- a) dans le cas où il s'agit de conteneurs vides non destinés à la vente, au moins quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée;
- b) dans tout autre cas, au moins vingt-quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée.

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), le transporteur fournit les renseignements au plus tard au moment du départ du bateau du dernier port étranger avant son arrivée au Canada si la durée du voyage de ce port jusqu'au port d'arrivée est moindre que le délai dans lequel les renseignements seraient autrement fournis.

15. (1) Le transporteur fournit à l'Agence les renseignements énumérés à la partie 1 de l'annexe 2 dans les délais suivants :

- a) pour une expédition qui est partiellement ou complètement dans un conteneur ou qui consiste en un ou plusieurs conteneurs vides destinés à la vente, au moins vingt-quatre heures avant son chargement à bord du bateau;
- b) pour une expédition de marchandises en vrac ou de marchandises diverses, au moins vingt-quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée;

(2) Despite subsection (1), if the vessel will arrive in Canada directly from the United States or Puerto Rico and the shipment was loaded onto it in the United States or Puerto Rico, the carrier shall give the information

(a) at least four hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival if the shipment consists of an empty cargo container that is not for sale; and

(b) at least 24 hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival in any other case.

(3) Despite paragraphs (1)(b) and (c) and subsection (2), the carrier shall give the information before or at the time the vessel leaves the last foreign port before its arrival in Canada if the duration of the voyage from that foreign port to the vessel's port of arrival is less than the period within which the information would otherwise be given.

AIR MODE

16. (1) If specified goods will be transported to Canada by aircraft, the carrier that operates the aircraft is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency

(a) the information set out in Part 2 of Schedule 1; and

(b) for each shipment for which the carrier is responsible, the information set out in Part 2 of Schedule 2 in connection with the aircraft and the goods in the shipment.

(2) Despite subsection (1), the carrier is not required to give the information if

(a) the aircraft will arrive in Canada directly from the United States or Mexico;

(b) every importer of the specified goods is a CSA importer;

(c) the carrier is a CSA carrier;

(d) every importer of the specified goods has given written instructions to the carrier to submit a request to the Agency for the release of those goods under paragraph 32(2)(b) of the Act; and

(e) no federal or provincial Act or regulation requires that a permit, licence or similar document be provided to the Agency before any of the specified goods are released.

(3) Despite subsection (1), the carrier is not required to give the information set out in Part 2 of Schedule 2 for a shipment if it consists of goods that the carrier will transport as or on behalf of a courier and those goods will be released under subsection 32(4) of the Act before the accounting required

c) pour une expédition qui consiste en un conteneur vide non destiné à la vente, au moins quatre-vingt-seize heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée.

(2) Malgré le paragraphe (1), si le bateau doit arriver au Canada directement des États-Unis ou de Porto Rico et que l'expédition a été chargée à bord aux États-Unis ou à Porto Rico, le transporteur fournit les renseignements dans les délais suivants :

a) pour une expédition qui consiste en un conteneur vide non destiné à la vente, au moins quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée;

b) pour toute autre expédition, au moins vingt-quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée.

(3) Malgré les alinéas (1)b) et c) et le paragraphe (2), le transporteur fournit les renseignements au plus tard au moment du départ du bateau du dernier port étranger avant son arrivée au Canada si la durée du voyage de ce port jusqu'au port d'arrivée est moindre que le délai dans lequel les renseignements seraient autrement fournis.

MODE AÉRIEN

16. (1) Si des marchandises spécifiées doivent être transportées au Canada par aéronef, le transporteur qui exploite l'aéronef fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements suivants :

a) les renseignements énumérés à la partie 2 de l'annexe 1;

b) pour chaque expédition dont il est responsable, les renseignements énumérés à la partie 2 de l'annexe 2 relatifs à l'aéronef et aux marchandises comprises dans l'expédition.

(2) Malgré le paragraphe (1), le transporteur n'est pas tenu de fournir les renseignements si les conditions ci-après sont remplies :

a) l'aéronef doit arriver au Canada directement des États-Unis ou du Mexique;

b) tout importateur des marchandises spécifiées est un importateur PAD;

c) il est un transporteur PAD;

d) tout importateur des marchandises spécifiées lui a donné par écrit l'instruction de présenter à l'Agence une demande de dédouanement de ces marchandises au titre de l'alinéa 32(2)b) de la Loi;

e) aucune loi fédérale ou provinciale ni aucun règlement pris en application d'une telle loi n'exige la présentation à l'Agence d'un permis, d'une licence ou d'un document semblable avant le dédouanement des marchandises spécifiées.

(3) Malgré le paragraphe (1), le transporteur n'est pas tenu de fournir les renseignements énumérés à la partie 2 de l'annexe 2 pour une expédition donnée si l'expédition consiste en des marchandises qui doivent être transportées par lui à titre de messenger, ou pour le compte d'un messenger, et que le

under subsection 32(1) of the Act and the payment of duties.

17. The carrier shall give the Agency the information no later than four hours before the aircraft is scheduled to arrive at its airport of arrival or, if the duration of the flight to Canada is less than four hours, no later than the aircraft's time of departure.

HIGHWAY MODE

18. (1) If specified goods will be transported to Canada by a highway conveyance, the carrier that operates the conveyance is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency

- (a) the information set out in Part 3 of Schedule 1; and
- (b) for each shipment for which the carrier is responsible, the information set out in Part 3 of Schedule 2.

(2) Despite subsection (1), the carrier is not required to give the information if

- (a) the conveyance will arrive in Canada directly from the United States or Mexico;
- (b) every importer of the specified goods is a CSA importer;
- (c) the carrier is a CSA carrier and the person in charge of the conveyance is a commercial driver who holds an authorization under section 6.2 or 6.21 of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*;
- (d) every importer of the specified goods has given written instructions to the carrier to submit a request to the Agency for the release of those goods under paragraph 32(2)(b) of the Act; and
- (e) no federal or provincial Act or regulation requires that a permit, licence or similar document be provided to the Agency before any of the specified goods are released.

(3) Despite subsection (1), the carrier is not required to give the information set out in Part 3 of Schedule 2 for a shipment if

- (a) it consists of goods that the carrier will transport as or on behalf of a courier and those goods will be released under subsection 32(4) of the Act before the accounting required under subsection 32(1) of the Act and the payment of duties;
- (b) it consists of an empty cargo container that is not for sale;
- (c) it is listed in an air bill of lading, air waybill or similar document that is issued by a carrier and that relates to the carriage of the shipment to Canada by air but it will arrive in Canada on board the highway conveyance;

dédouanement de ces marchandises sera, aux termes du paragraphe 32(4) de la Loi, effectué avant la déclaration en détail prévue au paragraphe 32(1) de la Loi et avant le paiement des droits afférents.

17. Le transporteur fournit à l'Agence les renseignements au plus tard quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée de l'aéronef à l'aéroport d'arrivée ou, si la durée du vol vers le Canada est de moins de quatre heures, au plus tard avant l'heure du départ.

MODE ROUTIER

18. (1) Si des marchandises spécifiées doivent être transportées au Canada par un moyen de transport routier, le transporteur qui exploite le moyen de transport routier fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements suivants :

- a) les renseignements énumérés à la partie 3 de l'annexe 1;
- b) pour chaque expédition dont il est responsable, les renseignements énumérés à la partie 3 de l'annexe 2.

(2) Malgré le paragraphe (1), le transporteur n'est pas tenu de fournir les renseignements si les conditions ci-après sont remplies :

- a) le moyen de transport routier doit arriver au Canada directement des États-Unis ou du Mexique;
- b) tout importateur des marchandises spécifiées est un importateur PAD;
- c) il est un transporteur PAD et le responsable du moyen de transport est un routier détenant une autorisation visée aux articles 6.2 ou 6.21 du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*;
- d) tout importateur des marchandises spécifiées lui a donné par écrit l'instruction de présenter à l'Agence une demande de dédouanement de ces marchandises au titre de l'alinéa 32(2)b) de la Loi;
- e) aucune loi fédérale ou provinciale ni aucun règlement pris en application d'une telle loi n'exige la présentation à l'Agence d'un permis, d'une licence ou d'un document semblable avant le dédouanement des marchandises spécifiées.

(3) Malgré le paragraphe (1), le transporteur n'est pas tenu, dans les circonstances ci-après, de fournir les renseignements énumérés à la partie 3 de l'annexe 2 pour une expédition donnée :

- a) l'expédition consiste en des marchandises qui doivent être transportées par lui à titre de messenger, ou pour le compte d'un messenger, et le dédouanement de ces marchandises sera, aux termes du paragraphe 32(4) de la Loi, effectué avant la déclaration en détail prévue au paragraphe 32(1) de la Loi et avant le paiement des droits afférents;
- b) l'expédition consiste en un conteneur vide non destiné à la vente;

(d) the highway conveyance that transports the shipment will travel from a place in the United States through Canada to another place in the United States and no specified good will be unloaded from the conveyance in Canada; or

(e) the highway conveyance that transports the shipment will travel from a place in Canada through the United States to another place in Canada and no specified good will be unloaded from the conveyance in the United States.

19. The carrier shall give the Agency the information at least one hour before the highway conveyance arrives in Canada.

RAIL MODE

20. (1) If specified goods will be transported to Canada by a rail conveyance, the carrier that operates the conveyance is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency

(a) the information set out in Part 4 of Schedule 1; and

(b) for each shipment for which the carrier is responsible, the information set out in Part 3 of Schedule 2.

(2) Despite subsection (1), the carrier is not required to give the information if

(a) the conveyance will arrive in Canada directly from the United States or Mexico;

(b) every importer of the specified goods is a CSA importer;

(c) the carrier is a CSA carrier;

(d) every importer of the specified goods has given written instructions to the carrier to submit a request to the Agency for the release of those goods under paragraph 32(2)(b) of the Act; and

(e) no federal or provincial Act or regulation requires that a permit, licence or similar document be provided to the Agency before any of the specified goods are released.

(3) Despite subsection (1), the carrier is not required to give the information set out in Part 3 of Schedule 2 for a shipment if

(a) it consists of goods that the carrier will transport as or on behalf of a courier and those goods will be released under subsection 32(4) of the Act before the accounting required under subsection 32(1) of the Act and the payment of duties;

c) le transport aérien de l'expédition vers le Canada est visé par un connaissement aérien, une feuille de route aérienne ou un document similaire émis par un transporteur, mais l'expédition doit arriver au Canada à bord d'un moyen de transport routier;

d) le moyen de transport routier utilisé pour l'expédition doit se rendre d'un lieu à un autre aux États-Unis en passant par le Canada et aucune marchandise spécifiée à bord ne doit être déchargée au Canada;

e) le moyen de transport routier utilisé pour l'expédition doit se rendre d'un lieu à un autre au Canada en passant par les États-Unis et aucune marchandise spécifiée à bord ne doit être déchargée aux États-Unis.

19. Le transporteur fournit à l'Agence les renseignements au moins une heure avant l'arrivée du moyen de transport routier au Canada.

MODE FERROVIAIRE

20. (1) Si des marchandises spécifiées doivent être transportées au Canada par un moyen de transport ferroviaire, le transporteur qui exploite le moyen de transport fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements suivants :

a) les renseignements énumérés à la partie 4 de l'annexe 1;

b) pour chaque expédition dont il est responsable, les renseignements énumérés à la partie 3 de l'annexe 2.

(2) Malgré le paragraphe (1), le transporteur n'est pas tenu de fournir les renseignements si les conditions ci-après sont remplies :

a) le moyen de transport ferroviaire doit arriver au Canada directement des États-Unis ou du Mexique;

b) tout importateur des marchandises spécifiées est un importateur PAD;

c) il est un transporteur PAD;

d) tout importateur des marchandises spécifiées lui a donné par écrit l'instruction de présenter à l'Agence une demande de dédouanement de ces marchandises au titre de l'alinéa 32(2)b) de la Loi;

e) aucune loi fédérale ou provinciale ni aucun règlement pris en application d'une telle loi n'exige la présentation à l'Agence d'un permis, d'une licence ou d'un document semblable avant le dédouanement des marchandises spécifiées.

(3) Malgré le paragraphe (1), dans les circonstances ci-après, le transporteur n'est pas tenu de fournir les renseignements énumérés à la partie 3 de l'annexe 2 pour une expédition donnée :

a) l'expédition consiste en des marchandises qui doivent être transportées par lui à titre de messenger, ou pour le compte d'un messenger, et le dédouanement de ces marchandises sera, aux

(b) it consists of an empty cargo container that is not for sale;

(c) the rail car that carries the shipment will travel from a place in the United States through Canada to another place in the United States and no specified good will be unloaded from it in Canada; or

(d) the rail car that carries the shipment will travel from a place in Canada through the United States to another place in Canada and no specified good will be unloaded from it in the United States.

21. The carrier shall give the Agency the information at least two hours before the rail conveyance arrives in Canada.

INFORMATION REQUIRED — OTHER CIRCUMSTANCES

22. (1) If a marine pleasure craft will arrive in Canada with no specified goods on board and the person in charge of the marine pleasure craft is authorized to present themselves in the alternative manner described in paragraph 11(e) of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*, that person is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency the time and place at which the marine pleasure craft is scheduled to land following arrival in Canada and a description of all of the goods carried on board, including their value and quantity.

(2) The person in charge of the marine pleasure craft shall give the information by telephone to an officer at a designated customs office at least 30 minutes but no more than four hours before the marine pleasure craft arrives in Canada.

(3) The person in charge of the marine pleasure craft shall, before it arrives in Canada, notify an officer at a designated customs office by telephone of any change to the information given unless there are emergency circumstances, in which case they shall notify an officer at a designated customs office of the change, and explain the circumstances, by telephone when the marine pleasure craft arrives in Canada.

23. (1) If a corporate aircraft or private aircraft will arrive in Canada with no specified goods on board and the person in charge of the aircraft is authorized to present themselves in an alternative manner described in paragraph 11(b) or (c) of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*, that person is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency the time and place at which the aircraft is scheduled to land following arrival in Canada and a description of all of the goods carried on board, including their value and quantity.

(2) The person in charge of the aircraft shall give the information by telephone to an officer at a designated customs office at least two but no more than 48 hours before the aircraft arrives in Canada.

termes du paragraphe 32(4) de la Loi, effectué avant la déclaration en détail prévue au paragraphe 32(1) de la Loi et avant le paiement des droits afférents;

b) l'expédition consiste en un conteneur vide non destiné à la vente;

c) le wagon transportant l'expédition doit se rendre d'un lieu à un autre aux États-Unis en passant par le Canada et aucune marchandise spécifiée à bord ne doit être déchargée au Canada;

d) le wagon transportant l'expédition doit se rendre d'un lieu à un autre au Canada en passant par les États-Unis et aucune marchandise spécifiée à bord ne doit être déchargée aux États-Unis.

21. Le transporteur fournit à l'Agence les renseignements au moins deux heures avant l'arrivée du moyen de transport ferroviaire au Canada.

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR : AUTRES CIRCONSTANCES

22. (1) Lorsqu'une embarcation de plaisance doit arriver au Canada sans marchandise spécifiée à bord et que son responsable est autorisé à se présenter selon le mode substitutif prévu à l'alinéa 11e) du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*, le responsable fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, l'heure et le lieu prévus de l'accostage de l'embarcation après son arrivée au Canada et une description de toutes les marchandises à bord, notamment leur valeur et leur quantité.

(2) Le responsable de l'embarcation de plaisance fournit les renseignements en les communiquant par téléphone à un agent qui est à un bureau de douane établi au moins trente minutes mais au plus quatre heures avant l'arrivée de l'embarcation au Canada.

(3) Avant l'arrivée de l'embarcation de plaisance au Canada, le responsable avise par téléphone un agent qui est à un bureau de douane établi de tout changement apporté aux renseignements fournis, sauf en cas d'urgence, auquel cas il avise par téléphone un agent qui est à un bureau de douane établi, à l'arrivée, des changements en question ainsi que des circonstances de l'urgence.

23. (1) Lorsqu'un aéronef d'affaires ou privé doit arriver au Canada sans marchandise spécifiée à bord et que son responsable est autorisé à se présenter selon le mode substitutif prévu aux alinéas 11b) ou c) du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*, le responsable fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, l'heure et le lieu prévus de l'atterrissage de l'aéronef après son arrivée au Canada et une description de toutes les marchandises à bord, notamment leur valeur et leur quantité.

(2) Le responsable de l'aéronef fournit les renseignements en les communiquant par téléphone à un agent qui est à un bureau de douane établi au moins deux heures mais au plus quarante-huit heures avant l'arrivée de l'aéronef au Canada.

(3) The person in charge of the aircraft shall, before it arrives in Canada, notify an officer at a designated customs office by telephone of any change to the information given unless there are emergency circumstances, in which case they shall notify an officer at a designated customs office of the change, and explain the circumstances, by telephone when the aircraft arrives in Canada.

24. (1) If a highway conveyance that is ordinarily used to transport specified goods to or from Canada will arrive in Canada with no specified goods on board, the carrier that operates the conveyance is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency the information set out in Part 3 of Schedule 1.

(2) Despite subsection (1), the carrier is not required to give the information if

- (a) the conveyance is a tractor that is not towing a trailer; or
- (b) the carrier is a CSA carrier and the person in charge of the conveyance is a commercial driver who holds an authorization under section 6.2 or 6.21 of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*.

(3) The carrier shall give the information at least one hour before the highway conveyance arrives in Canada.

25. (1) If a rail conveyance that is ordinarily used to transport specified goods to or from Canada will arrive in Canada with no specified goods on board and either with no rail car or with all of its rail cars empty, the carrier that operates the conveyance is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency the information set out in Part 4 of Schedule 1.

(2) The carrier shall give the information at least two hours before the rail conveyance arrives in Canada.

26. (1) If a rail conveyance that is ordinarily used to transport specified goods to or from Canada will arrive in Canada, a crew member on board the conveyance who will have goods in their actual possession or that form part of their baggage on arrival in Canada is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency the time and place at which the conveyance is scheduled to arrive in Canada.

(2) The crew member shall give the information by radio or telephone to the chief officer of customs at the place at which the rail conveyance is scheduled to arrive in Canada at least two hours before it arrives.

27. (1) If a vessel, aircraft or rail conveyance is or will be used to transport 30 or more persons to

(3) Avant l'arrivée de l'aéronef au Canada, le responsable avise par téléphone un agent qui est à un bureau de douane établi de tout changement apporté aux renseignements fournis, sauf en cas d'urgence, auquel cas il avise par téléphone un agent qui est à un bureau de douane établi, à l'arrivée, des changements en question ainsi que des circonstances de l'urgence.

24. (1) Si un moyen de transport routier normalement utilisé pour le transport de marchandises spécifiées à destination ou en provenance du Canada doit arriver au Canada sans marchandise spécifiée à bord, le transporteur qui exploite le moyen de transport fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements énumérés à la partie 3 de l'annexe 1.

(2) Malgré le paragraphe (1), le transporteur n'est pas tenu de fournir les renseignements dans les circonstances ci-après :

- a) le moyen de transport routier est un tracteur qui ne tire pas de remorque;
- b) il est un transporteur PAD et le responsable du moyen de transport est un routier détenant une autorisation visée aux articles 6.2 ou 6.21 du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*.

(3) Le transporteur fournit les renseignements au moins une heure avant l'arrivée du moyen de transport au Canada.

25. (1) Si un moyen de transport ferroviaire normalement utilisé pour le transport de marchandises spécifiées à destination ou en provenance du Canada doit arriver au Canada sans marchandise spécifiée à bord et sans wagon ou avec tous ses wagons vides, le transporteur qui exploite le moyen de transport fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements énumérés à la partie 4 de l'annexe 1.

(2) Le transporteur fournit les renseignements au moins deux heures avant l'arrivée du moyen de transport au Canada.

26. (1) Si un moyen de transport ferroviaire normalement utilisé pour le transport de marchandises spécifiées à destination ou en provenance du Canada doit arriver au Canada, tout membre d'équipage qui, à l'arrivée du moyen de transport, sera à bord et aura des marchandises en sa possession effective ou parmi ses bagages fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, l'heure et l'endroit prévus de l'arrivée du moyen de transport ferroviaire au Canada.

(2) Il fournit les renseignements en les communiquant par radio ou par téléphone à l'agent en chef des douanes de l'endroit d'arrivée prévu du moyen de transport ferroviaire au Canada au moins deux heures avant son arrivée.

27. (1) Lorsqu'un bateau, un aéronef ou un moyen de transport ferroviaire est ou sera utilisé pour le

Canada other than on a regular schedule or predetermined charter schedule, the carrier that operates the conveyance is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency the following information:

- (a) in the case of a vessel, the time and place at which it is scheduled to land following arrival in Canada;
- (b) in the case of an aircraft, the time and place at which it is scheduled to land following arrival in Canada; and
- (c) in the case of a rail conveyance, the time and place at which it is scheduled to arrive in Canada.

(2) Despite paragraphs (1)(a) and (b), the carrier is not required to give the information when the person in charge of the conveyance is required to give it in the circumstances set out in subsection 22(1) or 23(1).

(3) The carrier shall give the information in writing to the chief officer of customs at the place referred to in paragraph (1)(a), (b) or (c), as the case may be, at least 72 hours before the conveyance arrives in Canada.

GENERAL PROVISION REGARDING TIME FOR GIVING INFORMATION BEFORE ARRIVAL

28. For greater certainty, nothing in any of sections 13 to 27 permits a person to give information to the Agency under subsection 12.1(1) of the Act on or after the arrival of the conveyance in Canada.

MANNER OF GIVING INFORMATION BEFORE ARRIVAL

29. A person that is required to give information to the Agency under subsection 12.1(1) of the Act in the circumstances set out in section 13, 16, 18, 20, 24 or 25 shall give the Agency the information by electronic means in accordance with the technical requirements, specifications and procedures that are set out in the *Electronic Commerce Client Requirements Document*.

CORRECTIONS

30. A person that gives information to the Agency under subsection 12.1(1) of the Act in the circumstances set out in section 13, 16, 18, 20, 24 or 25 shall, if they become aware that the information is inaccurate or incomplete, notify the Agency without delay by electronic means of a change to that information.

transport vers le Canada de trente personnes ou plus et ne suit pas ou ne suivra pas un horaire régulier ni un horaire d'affrètement déterminé d'avance, le transporteur qui exploite le moyen de transport fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements suivants :

- a) dans le cas d'un bateau, l'heure et l'endroit prévus de l'accostage après son arrivée au Canada;
- b) dans le cas d'un aéronef, l'heure et l'endroit prévus de l'atterrissage après son arrivée au Canada;
- c) dans le cas d'un moyen de transport ferroviaire, l'heure et l'endroit prévus de son arrivée au Canada.

(2) Malgré les alinéas (1)a) et b), le transporteur n'est pas tenu de fournir les renseignements dans les circonstances prévues aux paragraphes 22(1) ou 23(1) où le responsable du moyen de transport est tenu de fournir des renseignements.

(3) Le transporteur fournit les renseignements à l'Agence en les communiquant par écrit à l'agent en chef des douanes de l'endroit prévu aux alinéas (1)a), b) ou c), selon le cas, au moins soixante-douze heures avant l'arrivée du moyen de transport au Canada.

PRÉCISION CONCERNANT LES DÉLAIS POUR LA FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS AVANT L'ARRIVÉE

28. Il est entendu que les articles 13 à 27 n'ont pas pour effet de permettre la fourniture de renseignements en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi à l'arrivée du moyen de transport en cause au Canada ou après.

MODALITÉS DE FOURNITURE DES RENSEIGNEMENTS AVANT L'ARRIVÉE

29. Toute personne tenue, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, de fournir à l'Agence des renseignements dans les circonstances prévues aux articles 13, 16, 18, 20, 24 ou 25 le fait par un moyen électronique conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques énoncées dans le *Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique*.

CORRECTIONS

30. La personne qui a, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, fourni des renseignements dans les circonstances prévues aux articles 13, 16, 18, 20, 24 ou 25 avise sans délai l'Agence, par un moyen électronique, de tout changement apporté aux renseignements fournis, si elle constate qu'ils sont inexacts ou incomplets.

CARRIER CODE

31. The requirements and conditions that are to be met before the Minister may issue a carrier code are the following:

(a) if the application is for a carrier code that would be held by the applicant as a carrier in connection with a mode of conveyance,

(i) the applicant does not already hold a carrier code as a carrier in connection with that mode of conveyance,

(ii) if a carrier code previously held by the applicant as a carrier in connection with that mode of conveyance was cancelled, the matter that gave rise to the cancellation has been corrected, and

(iii) the applicant expects to operate at least one conveyance of that mode that would ordinarily be used to transport specified goods to or from Canada; and

(b) if the application is for a carrier code that would be held by the applicant as a freight forwarder,

(i) the applicant does not already hold a carrier code as a freight forwarder,

(ii) if a carrier code previously held by the applicant as a freight forwarder was cancelled, the matter that gave rise to the cancellation has been corrected, and

(iii) the applicant expects to cause specified goods to be transported to Canada.

32. A person that holds a carrier code shall notify the Agency without delay of

(a) a change to the information that is given in the application for the carrier code;

(b) a merger or amalgamation with another person that holds a carrier code; or

(c) the cessation of a business activity to which the carrier code relates.

33. (1) The circumstances in which the Minister may suspend a carrier code held by a person are the following:

(a) the person contravenes

(i) a provision of a federal Act or regulation if the provision relates to the importation or exportation of goods,

(ii) the *Immigration and Refugee Protection Act* or a regulation made under it, or

(iii) the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act* or a regulation made under it;

(b) the person fails to pay an amount that is payable under the Act; or

(c) the person provided false or misleading information in the application for the carrier code.

(2) The Minister shall notify the person that holds the carrier code without delay and in writing of the suspension of the carrier code, the period during

CODE DE TRANSPORTEUR

31. Les exigences et conditions auxquelles il doit être satisfait pour qu'un code de transporteur soit délivré par le ministre sont les suivantes :

a) dans le cas d'une demande de code de transporteur faite par une personne en vue de détenir ce code à titre de transporteur pour un mode de transport donné :

(i) le demandeur ne détient pas de code à ce titre pour ce mode de transport,

(ii) s'il a précédemment détenu un code à ce titre pour ce mode de transport et que celui-ci a été annulé, la situation à l'origine de l'annulation a été corrigée,

(iii) le demandeur prévoit exploiter au moins un moyen de transport de ce mode, lequel moyen de transport devrait normalement être utilisé pour transporter des marchandises spécifiées à destination ou en provenance du Canada;

b) dans le cas d'une demande de code de transporteur faite par une personne en vue de détenir ce code à titre d'agent d'expédition :

(i) le demandeur ne détient pas de code à ce titre,

(ii) s'il a précédemment détenu un code à ce titre et que celui-ci a été annulé, la situation à l'origine de l'annulation a été corrigée,

(iii) le demandeur prévoit faire transporter des marchandises spécifiées vers le Canada.

32. Quiconque détient un code de transporteur avise sans délai l'Agence :

a) de tout changement apporté aux renseignements fournis à l'Agence dans la demande de code de transporteur;

b) de tout regroupement ou fusion avec un autre détenteur de code de transporteur;

c) de la cessation d'une activité commerciale liée au code de transporteur.

33. (1) Les circonstances dans lesquelles le ministre peut suspendre un code de transporteur sont les suivantes :

a) le détenteur a contrevenu à :

(i) une disposition d'une loi fédérale ou d'un de ses règlements, laquelle disposition porte sur l'importation ou l'exportation de marchandises,

(ii) la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* ou un de ses règlements,

(iii) la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes* ou un de ses règlements;

b) il n'a pas payé un montant exigible en vertu de la Loi;

c) il a fourni des renseignements faux ou trompeurs dans sa demande de code de transporteur.

(2) Sans délai après la suspension, le ministre avise le détenteur par écrit de la suspension, de sa durée et des motifs à l'appui.

which the suspension applies and the reasons for the suspension.

(3) The person may make representations to the Minister within the period of suspension as to why the carrier code should be reinstated.

(4) The Minister may reinstate a carrier code that is suspended under subsection 12.1(5) of the Act only if the matter that gave rise to the suspension has been corrected during the period of suspension.

34. (1) The circumstances in which the Minister may cancel a carrier code held by a person are the following:

- (a) the matter that gave rise to a suspension has not been corrected within the period of suspension;
- (b) the person has ceased all business activities to which the carrier code relates;
- (c) the person holds more than one carrier code as a carrier in connection with a particular mode of conveyance;
- (d) the person holds more than one carrier code as a freight forwarder;
- (e) the carrier code was issued before the coming into force of subsection 12.1(4) of the Act and the person holds it in a capacity other than that of a carrier or a freight forwarder, such as an agent or a person in charge of a conveyance; or
- (f) the person requests the cancellation.

(2) Before cancelling a carrier code, the Minister shall send written notice of the proposed cancellation and the reasons for it to the last known address of the person that holds the carrier code and, unless the carrier code is being cancelled in the circumstances set out in paragraph (1)(e) or (f), shall give the person the opportunity to make representations in writing as to why the carrier code should not be cancelled.

(3) The cancellation of a carrier code is not effective until the earlier of

- (a) 30 days after the day on which the person that holds the carrier code receives the notice, and
- (b) 45 days after the day on which the notice is sent.

35. The following persons are exempted from holding a valid carrier code:

- (a) a person in charge of a marine pleasure craft in the circumstances set out either in subsection 22(1) or in subsection 17(1) of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*;
- (b) a person in charge of a corporate aircraft or private aircraft in the circumstances set out either in subsection 23(1) or in subsection 15(1) of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*;
- (c) a crew member of a rail conveyance that is ordinarily used to transport specified goods to or from Canada in the circumstances set out in subsection 26(1);

(3) Avant la fin de la durée de la suspension, le détenteur peut présenter au ministre des observations indiquant les raisons pour lesquelles le code de transporteur devrait être rétabli.

(4) Le ministre ne peut rétablir un code de transporteur suspendu en vertu du paragraphe 12.1(5) de la Loi que si la situation à l'origine de la suspension a été corrigée pendant la durée de la suspension.

34. (1) Les circonstances dans lesquelles le ministre peut annuler un code de transporteur sont les suivantes :

- a) la situation à l'origine de la suspension n'a pas été corrigée pendant la durée de la suspension;
- b) le détenteur cesse toutes ses activités commerciales liées au code de transporteur;
- c) il détient plus d'un code à titre de transporteur pour un mode de transport donné;
- d) il détient plus d'un code à titre d'agent d'expédition;
- e) il détient le code à titre de mandataire, à titre de responsable d'un moyen de transport ou à un autre titre que celui de transporteur ou d'agent d'expédition et le code lui a été délivré avant l'entrée en vigueur du paragraphe 12.1(4) de la Loi;
- f) il en a fait la demande.

(2) Avant d'annuler un code de transporteur, le ministre en avise le détenteur par l'envoi d'un avis écrit motivé à sa dernière adresse connue et, à moins que l'annulation ne soit faite dans l'une des circonstances visées aux alinéas (1)e) ou f), lui donne la possibilité de présenter des observations écrites indiquant les raisons pour lesquelles le code de transporteur ne devrait pas être annulé.

(3) L'annulation prend effet :

- a) soit trente jours après la date de réception de l'avis par le détenteur;
- b) soit, s'il est antérieur, le quarante-cinquième jour suivant la date d'envoi.

35. Les personnes ci-après sont exemptées de l'obligation de détenir un code de transporteur valide :

- a) le responsable d'une embarcation de plaisance, dans les circonstances visées au paragraphe 22(1) et celles visées au paragraphe 17(1) du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*;
- b) le responsable d'un aéronef d'affaires ou privé, dans les circonstances visées au paragraphe 23(1) et celles visées au paragraphe 15(1) du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*;
- c) le membre d'équipage d'un moyen de transport ferroviaire normalement utilisé pour le transport

(d) a carrier that operates a vessel, aircraft or rail conveyance in the circumstances set out in subsection 27(1); and

(e) a person in charge of a non-commercial passenger conveyance in the circumstances set out in subsection 4(1) of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*.

9. Section 14 of the Regulations, as enacted by SOR/86-873, is renumbered as section 36 and that section 36 and the heading before it are repositioned accordingly.

10. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 1” with the following:

(Paragraph 13(1)(a), subsection 14(1), paragraphs 16(1)(a), 18(1)(a) and 20(1)(a) and subsections 24(1) and 25(1))

11. The heading “PARTIE I” in Schedule 1 to the French version of the Regulations is replaced by “PARTIE 1”.

12. Item 8 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

8. Carrier code

13. Item 5 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

5. Carrier code

14. Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after Part 2:

PART 3

HIGHWAY MODE

1. Conveyance reference number — Number assigned by the carrier, beginning with its carrier code, to identify the trip to Canada by the highway conveyance
2. Code provided by the Agency to identify the customs office in Canada at which the carrier expects a report to be made under section 12 of the Act with respect to goods transported on board the conveyance*
3. Estimated date and time of arrival of the conveyance in Canada
4. Code provided by the Agency to identify the mode of conveyance*
5. Code provided by the Agency to indicate whether the conveyance is empty or loaded*
6. Licence plate number of the conveyance and the country and province or state of issue
7. Licence plate number of each trailer and the country and province or state of issue

de marchandises spécifiées à destination ou en provenance du Canada, dans les circonstances visées au paragraphe 26(1);

d) le transporteur qui exploite un bateau, un aéronef ou un moyen de transport ferroviaire, dans les circonstances visées au paragraphe 27(1);

e) le responsable d'un moyen de transport non commercial de passagers, dans les circonstances visées au paragraphe 4(1) du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*.

9. L'article 14 du même règlement, édicté par le DORS/86-873, devient l'article 36 et cet article 36 et l'intertitre le précédant sont déplacés en conséquence.

10. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 13(1)a, paragraphe 14(1), alinéas 16(1)a, 18(1)a et 20(1)a et paragraphes 24(1) et 25(1))

11. Le titre « PARTIE I » de l'annexe 1 de la version française du même règlement est remplacé par « PARTIE 1 ».

12. L'article 8 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Code du transporteur

13. L'article 5 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. Code du transporteur

14. L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 2, de ce qui suit :

PARTIE 3

MODE ROUTIER

1. Numéro de référence du moyen de transport, soit le numéro assigné par le transporteur, débutant par son code de transporteur, pour identifier le voyage au Canada effectué par le moyen de transport routier
2. Code fourni par l'Agence pour identifier le bureau de douane au Canada où le transporteur prévoit que la déclaration des marchandises transportées à bord du moyen de transport sera faite en vertu de l'article 12 de la Loi*
3. Date et heure prévues de l'arrivée du moyen de transport au Canada
4. Code fourni par l'Agence pour identifier le mode de transport*
5. Code fourni par l'Agence indiquant si le moyen de transport est vide ou chargé*
6. Numéro d'immatriculation du moyen de transport et la province ou l'État et le pays d'émission
7. Numéro d'immatriculation de chaque remorque et la province ou l'État et le pays d'émission

- | | |
|---|--|
| <p>8. Seal numbers, if any, for each cargo container on board the conveyance</p> <p>9. Manifest summary list — List of all of the primary cargo control numbers (the number assigned by the carrier, beginning with its carrier code, to a bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of specified goods on board the conveyance)</p> | <p>8. Tout numéro de sceau des conteneurs à bord du moyen de transport</p> <p>9. Liste sommaire sur le manifeste, soit une liste de tous les numéros de contrôle du fret primaire (le numéro assigné par le transporteur, débutant par son code de transporteur, à tout connaissance, feuille de route ou document similaire, qu'il a émis et qui est lié au transport des marchandises spécifiées à bord du moyen de transport)</p> |
|---|--|

* to be determined in accordance with the specifications that are set out in the *Electronic Commerce Client Requirements Document*

* Déterminé conformément aux spécifications énoncées dans le *Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique*.

PART 4

RAIL MODE

1. Conveyance reference number — Number assigned by the carrier, beginning with its carrier code, to identify the trip to Canada by the rail conveyance
2. Code provided by the Agency to identify the customs office in Canada at which the carrier expects a report to be made under section 12 of the Act with respect to goods transported on board the conveyance*
3. Estimated date and time of arrival of the conveyance in Canada
4. Code provided by the Agency to identify the mode of conveyance*
5. Codes provided by the Agency to indicate whether the conveyance and each rail car that is part of the conveyance are empty or loaded*
6. Number assigned by the carrier that identifies each locomotive
7. Number assigned by the carrier that identifies each rail car
8. Number that identifies each cargo container on board the conveyance
9. Manifest summary list — List of all of the primary cargo control numbers (the number assigned by the carrier, beginning with its carrier code, to a bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of specified goods on board the conveyance)

* to be determined in accordance with the specifications that are set out in the *Electronic Commerce Client Requirements Document*

15. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 2” with the following:

(Paragraph 13(1)(b), subsection 15(1), paragraph 16(1)(b), subsection 16(3), paragraph 18(1)(b), subsection 18(3), paragraph 20(1)(b) and subsection 20(3))

PARTIE 4

MODE FERROVIAIRE

1. Numéro de référence du moyen de transport, soit le numéro assigné par le transporteur, débutant par son code de transporteur, pour identifier le voyage au Canada effectué par le moyen de transport ferroviaire
2. Code fourni par l'Agence pour identifier le bureau de douane au Canada où le transporteur prévoit que la déclaration des marchandises transportées à bord du moyen de transport sera faite en vertu de l'article 12 de la Loi*
3. Date et heure prévues de l'arrivée au Canada du moyen de transport
4. Code fourni par l'Agence pour identifier le mode de transport*
5. Codes fournis par l'Agence indiquant si le moyen de transport et chacun de ses wagons sont vides ou chargés*
6. Numéro d'identification de chaque locomotive assigné par le transporteur
7. Numéro d'identification de chaque wagon assigné par le transporteur
8. Numéro d'identification de chaque conteneur à bord du moyen de transport
9. Liste sommaire sur le manifeste, soit une liste de tous les numéros de contrôle du fret primaire (le numéro assigné par le transporteur, débutant par son code de transporteur, à tout connaissance, feuille de route ou document similaire, qu'il a émis et qui est lié au transport des marchandises spécifiées à bord du moyen de transport)

* Déterminé conformément aux spécifications énoncées dans le *Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique*.

15. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 13(1)b), paragraphe 15(1), alinéa 16(1)b), paragraphe 16(3), alinéa 18(1)b), paragraphe 18(3), alinéa 20(1)b), paragraphe 20(3))

16. The heading “CARGO DATA” in Schedule 2 to the English version of the Regulations is replaced by “DATA RELATING TO CARGO”.

17. Item 12 of Part 1 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

12. Carrier code

18. Item 5 of Part 2 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

5. Carrier code

19. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after Part 2:

PART 3

HIGHWAY AND RAIL MODES

1. Code provided by the Agency to identify the movement of the shipment*
2. Cargo control number — Number assigned by the carrier, beginning with its carrier code, to identify the shipment
3. Code provided by the Agency to indicate every condition that applies to the carriage of the shipment and that is listed in the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of the shipment*
4. Manifest quantity and qualifier — Number and nature of pieces indicated on the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of the shipment
5. Code provided by the Agency to identify the mode of conveyance*
6. In the case of a shipment that was transported by vessel from a location outside Canada or the United States to a port in the United States and that will then be transported by a highway conveyance or a rail conveyance from the United States to Canada without passing through any other country, the ocean bill of lading number (the number assigned by the carrier that operated the vessel to the bill of lading, waybill or similar document that was issued by that carrier and that relates to the carriage of the shipment on board the vessel)
7. Estimated date of arrival of the conveyance in Canada
8. Foreign address where the shipment is transferred to the carrier that will transport it to Canada, if that address is different from the shipper's address
9. Foreign address where the shipment is loaded onto the conveyance that will transport it to Canada
10. If a cargo container contains all or part of the shipment or is an empty cargo container that is for sale,
 - (a) the number that identifies the cargo container,

16. Le titre « CARGO DATA » de l'annexe 2 de la version anglaise du même règlement est remplacé par « DATA RELATING TO CARGO ».

17. L'article 12 de la partie 1 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12. Code du transporteur

18. L'article 5 de la partie 2 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. Code du transporteur

19. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 2, de ce qui suit :

PARTIE 3

MODE ROUTIER OU FERROVIAIRE

1. Code fourni par l'Agence pour identifier le mouvement de l'expédition*
2. Numéro de contrôle du fret, soit le numéro assigné par le transporteur, débutant par son code de transporteur, pour identifier l'expédition
3. Codes fournis par l'Agence indiquant les conditions de transport de l'expédition, lesquelles sont énoncées dans le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par le transporteur et lié au transport de l'expédition*
4. Quantité et qualificatif sur le manifeste, soit le nombre et la nature des pièces visées par le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par le transporteur et lié au transport de l'expédition
5. Code fourni par l'Agence pour identifier le mode de transport*
6. Si l'expédition a été transportée par bateau d'un lieu à l'extérieur du Canada ou des États-Unis jusqu'à un port aux États-Unis pour être ensuite transportée par un moyen de transport routier ou ferroviaire des États-Unis au Canada sans passer par un autre pays, le numéro de connaissement maritime (soit le numéro assigné par le transporteur qui a exploité le bateau à tout connaissement, feuille de route ou document similaire qu'il a émis et qui est lié au transport de l'expédition)
7. Date prévue de l'arrivée du moyen de transport au Canada
8. Adresse à l'étranger où l'expédition est remise au transporteur devant la transporter au Canada si elle diffère de l'adresse de son expéditeur
9. Adresse à l'étranger où l'expédition est chargée à bord du moyen de transport devant la transporter au Canada
10. Si un conteneur contient tout ou partie de l'expédition ou est un conteneur vide destiné à la vente :
 - a) son numéro d'identification

- | | |
|--|---|
| <p>(b) the number assigned by the carrier that describes its size and type, and</p> <p>(c) the seal numbers for it, if any</p> <p>11. Consolidation indicator that indicates whether the shipment consists of more than one shipment for which a freight forwarder is responsible*</p> <p>12. Description of the goods in the shipment</p> <p>13. The <i>Customs Tariff</i> item number that applies to each good in the shipment</p> <p>14. Each UN number listed in column 1 of Schedule 1 to the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> that applies to a good in the shipment</p> <p>15. Weight of the shipment and unit of measurement</p> <p>16. Name and address of the shipper of the shipment</p> <p>17. Name and address of the consignee of the shipment, every delivery address and name of every person to be notified, as indicated on the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of the shipment</p> <p>18. Customs Self-Assessment (CSA) indicator that indicates whether the importer of the shipment has given written instructions to the carrier to submit a request to the Agency under paragraph 32(2)(b) of the Act for its release and, if so, the importer's business number*</p> <p>19. Code provided by the Agency to identify the customs office in Canada at which the carrier expects a report to be made under section 12 of the Act with respect to goods transported on board the conveyance*</p> <p>20. Code provided by the Agency to identify the location where the shipment will be unloaded from the conveyance in Canada*</p> <p>21. Location where the release of the shipment will be sought</p> <p>22. Description of all markings on the outer packaging of the shipment, if any</p> | <p>b) le numéro assigné par le transporteur pour décrire sa taille et son type</p> <p>c) le cas échéant, ses numéros de sceau</p> <p>11. Indicateur de groupage qui indique si l'expédition est constituée ou non de plusieurs expéditions dont un agent d'expédition est responsable*</p> <p>12. Description des marchandises dont l'expédition est composée</p> <p>13. Pour chaque marchandise comprise dans l'expédition, son numéro tarifaire du <i>Tarif des douanes</i></p> <p>14. Tout numéro UN figurant à la colonne 1 de l'annexe 1 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> qui s'applique à une marchandise comprise dans l'expédition</p> <p>15. Poids de l'expédition et unité de mesure</p> <p>16. Nom et adresse de l'expéditeur de l'expédition</p> <p>17. Nom et adresse du destinataire de l'expédition, toute adresse de livraison et nom de toute personne à notifier, tel qu'il est indiqué sur le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par le transporteur et lié au transport de l'expédition</p> <p>18. Indicateur du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) qui indique si l'importateur a ou non donné par écrit l'instruction au transporteur de présenter à l'Agence une demande de dédouanement au titre de l'alinéa 32(2)b) de la Loi à l'égard de l'expédition et, dans l'affirmative, le numéro d'entreprise de l'importateur*</p> <p>19. Code fourni par l'Agence pour identifier le bureau de douane au Canada où le transporteur prévoit que la déclaration des marchandises transportées à bord du moyen de transport sera faite en vertu de l'article 12 de la Loi*</p> <p>20. Code fourni par l'Agence pour identifier le lieu où l'expédition sera déchargée du moyen de transport au Canada*</p> <p>21. Lieu où le dédouanement de l'expédition sera demandé</p> <p>22. Description de tous les marquages sur l'emballage extérieur de l'expédition</p> |
|--|---|

* to be determined in accordance with the specifications that are set out in the *Electronic Commerce Client Requirements Document*

* Déterminé conformément aux spécifications énoncées dans le *Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique*.

TRANSPORTATION OF GOODS REGULATIONS

20. (1) Paragraph 7(1)(a) of the *Transportation of Goods Regulations*² is replaced by the following:

(a) in the case of goods transported to Canada, a copy of any report that is made in writing or by electronic means under section 12 of the Act; and

RÈGLEMENT SUR LE TRANSIT DES MARCHANDISES

20. (1) L'alinéa 7(1)a) du *Règlement sur le transit des marchandises*² est remplacé par ce qui suit :

a) dans le cas de marchandises transportées à destination du Canada, une copie de toute déclaration faite en application de l'article 12 de la Loi, par écrit ou par un moyen électronique;

² SOR/86-1064

² DORS/86-1064

(2) Paragraph 7(2)(a.1) of the Regulations is replaced by the following:

(a.1) records by means of which the CSA carrier receives the instructions referred to in paragraph 13(2)(d), 16(2)(d), 18(2)(d) or 20(2)(d) of the *Reporting of Imported Goods Regulations*;

(3) Subsection 7(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) In addition to the records described in subsection (1), for the purposes of section 22 of the Act, a person referred to in that section is required to keep the original or a copy of the following records:

(a) records by means of which the person gives the Agency information under subsection 12.1(1) of the Act in the circumstances set out in section 13, 16, 18, 20, 24 or 25 of the *Reporting of Imported Goods Regulations*;

(b) records by means of which the person notifies the Agency of a change to information under section 30 of those Regulations; and

(c) any acknowledgement of receipt of that information or that change to information received from the Agency.

CUSTOMS SUFFERANCE WAREHOUSES REGULATIONS

21. Section 14 of the *Customs Sufferance Warehouses Regulations*³ is replaced by the following:

14. (1) Every licensee shall acknowledge the receipt of goods in the sufferance warehouse by electronic means.

(2) However, if the goods were transported to Canada by or on behalf of a courier and will be released under subsection 32(4) of the Act before the accounting required under subsection 32(1) of the Act and the payment of duties, the licensee shall acknowledge the receipt of the goods in the sufferance warehouse by

(a) endorsing the bill of lading, waybill or similar document presented by the carrier;

(b) endorsing the customs document on which the goods were reported under the *Reporting of Imported Goods Regulations*; or

(c) issuing a transfer document to the carrier.

(3) For the purposes of subsection (2), “courier” has the same meaning as in section 2 of the *Persons Authorized to Account for Casual Goods Regulations*.

(2) L’alinéa 7(2)a.1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a.1) tout document au moyen duquel il a reçu les instructions visées aux alinéas 13(2)d), 16(2)d), 18(2)d) ou 20(2)d) du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*;

(3) Le paragraphe 7(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Pour l’application de l’article 22 de la Loi, les documents que toute personne visée à cet article est tenue de conserver sont, outre ceux visés au paragraphe (1), les documents ci-après ou une copie de ceux-ci :

a) tout document au moyen duquel elle a fourni à l’Agence des renseignements en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi dans les circonstances prévues aux articles 13, 16, 18, 20, 24 ou 25 du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*;

b) tout document au moyen duquel la personne a informé l’Agence, en vertu de l’article 30 de ce règlement, de tout changement dans ces renseignements;

c) tout accusé de réception qu’elle a reçu de l’Agence à l’égard de ces renseignements et changements.

RÈGLEMENT SUR LES ENTREPÔTS D’ATTENTE DES DOUANES

21. L’article 14 du *Règlement sur les entrepôts d’attente des douanes*³ est remplacé par ce qui suit :

14. (1) L’exploitant accuse réception des marchandises qui arrivent à l’entrepôt d’attente par un moyen électronique.

(2) Toutefois, si les marchandises ont été transportées à destination du Canada par un messenger, ou pour le compte d’un messenger, et que le dédouanement de celles-ci sera, aux termes du paragraphe 32(4) de la Loi, effectué avant la déclaration en détail prévue au paragraphe 32(1) de la Loi et avant le paiement des droits afférents, l’exploitant accuse réception de ces marchandises de l’une des façons suivantes :

a) en signant à l’endos le connaissement, la feuille de route ou tout document similaire présenté par le transitaire;

b) en signant à l’endos le document douanier sur lequel les marchandises ont été déclarées conformément au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*;

c) en remettant un document de transfert au transitaire.

(3) Pour l’application du paragraphe (2), « messenger » s’entend au sens de l’article 2 du *Règlement visant les personnes autorisées à faire la déclaration en détail de marchandises occasionnelles*.

³ SOR/86-1065³ DORS/86-1065

**DESIGNATED PROVISIONS (CUSTOMS)
REGULATIONS**

22. Part 1 of Schedule 1 to the *Designated Provisions (Customs) Regulations*⁴ is amended by adding the following after item 8:

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
8.1	12.1(2)	Failing to hold a valid carrier code
8.2	12.1(7)	Failing to comply with a notification

23. Item 6 of Part 4 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
6.	14(1)	Failing to acknowledge receipt of goods by electronic means
6.1	14(2)	Failing to acknowledge receipt of goods in the prescribed manner

24. Part 7.1 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

PART 7.1

**REPORTING OF IMPORTED
GOODS REGULATIONS**

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
1.	14	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time
2.	15	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time
3.	17	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time
4.	19	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time
5.	21	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time
6.	24(3)	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time
7.	25(2)	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time
8.	29	Failing to give the Agency prescribed information in the prescribed manner
9.	30	Failing to notify the Agency without delay of a change to prescribed information given before arrival in Canada
10.	32	Failing to notify the Agency without delay of specified information

**RÈGLEMENT SUR LES DISPOSITIONS
DÉSIGNÉES (DOUANES)**

22. La partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*⁴ est modifiée par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
8.1	12.1(2)	Avoir omis de détenir un code de transporteur valide
8.2	12.1(7)	Avoir omis de se conformer à une notification

23. L'article 6 de la partie 4 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
6.	14(1)	Avoir omis d'accuser réception de marchandises par un moyen électronique
6.1	14(2)	Avoir omis d'accuser réception de marchandises selon les modalités réglementaires

24. La partie 7.1 de l'annexe 1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 7.1

**RÈGLEMENT SUR LA DÉCLARATION DES
MARCHANDISES IMPORTÉES**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
1.	14	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires
2.	15	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires
3.	17	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires
4.	19	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires
5.	21	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires
6.	24(3)	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires
7.	25(2)	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires
8.	29	Avoir omis de fournir à l'Agence les renseignements réglementaires selon les modalités réglementaires
9.	30	Avoir omis d'aviser l'Agence sans délai de tout changement dans les renseignements réglementaires fournis avant l'arrivée au Canada
10.	32	Avoir omis d'aviser l'Agence sans délai de tout renseignement précisé

⁴ SOR/2002-336⁴ DORS/2002-336

**PRESENTATION OF PERSONS (2003)
REGULATIONS**

25. (1) Subsection 4(1) of the *Presentation of Persons (2003) Regulations*⁵ is replaced by the following:

Information to be provided — non-commercial passenger conveyance

4. (1) The person in charge of a non-commercial passenger conveyance, other than a marine pleasure craft, that will arrive in Canada who intends to present themselves and all other persons on board the conveyance by telephone to an officer at a designated customs office is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency the conveyance's scheduled time and place of arrival in Canada and, if it is different, the conveyance's place of final destination in Canada and scheduled time of arrival at that destination.

Time and manner of providing information

(1.1) The person in charge of the conveyance shall give the information by telephone to an officer at a designated customs office at least two but no more than 48 hours before the conveyance arrives in Canada.

(2) Subsection 4(3) of the Regulations is replaced by the following:

Change to information

(3) A person in charge of a conveyance who gives information in the circumstances set out in this section shall, before the conveyance arrives in Canada, notify an officer at a designated customs office by telephone of any change to the information given unless there are emergency circumstances, in which case they shall notify an officer at a designated customs office of the change and the circumstances when the conveyance arrives in Canada.

26. Subsection 15(1) of the Regulations is replaced by the following:

Information to be provided — aircraft

15. (1) The person in charge of a corporate aircraft or private aircraft that will arrive in Canada who intends to present themselves and all other authorized persons on board the aircraft in an alternative manner described in paragraph 11(b) or (c) is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency the aircraft's scheduled time and place of arrival in Canada and, if it is different, the aircraft's final place of destination in Canada and scheduled time of arrival at that destination.

Time and manner of providing information

(1.1) The person in charge of the aircraft shall give the information by telephone to an officer at a designated customs office at least two but no more than 48 hours before the aircraft arrives in Canada.

27. Subsection 17(1) of the Regulations is replaced by the following:

Information to be provided — marine pleasure craft

17. (1) The person in charge of a marine pleasure craft that will arrive in Canada who intends to present themselves and all other authorized persons on board the marine pleasure craft in the alternative manner described in paragraph 11(e) is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the

**RÈGLEMENT DE 2003 SUR L'OBLIGATION DE
SE PRÉSENTER À UN BUREAU DE DOUANE**

25. (1) Le paragraphe 4(1) du *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*⁵ est remplacé par ce qui suit :

Renseignements à fournir — moyen de transport non commercial de passagers

4. (1) S'il entend se présenter et présenter toutes les autres personnes à bord par téléphone à un agent qui est à un bureau de douane établi, le responsable d'un moyen de transport non commercial de passagers — autre qu'une embarcation de plaisance — devant arriver au Canada fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, le lieu et l'heure prévus d'arrivée du moyen de transport au Canada et, s'ils diffèrent, le lieu de sa destination finale au Canada et l'heure d'arrivée prévue à cette destination.

(1.1) Le responsable fournit les renseignements en les communiquant par téléphone à un agent qui est à un bureau de douane établi au moins deux heures mais au plus quarante-huit heures avant l'arrivée au Canada du moyen de transport.

Délai et modalités de fourniture

(2) Le paragraphe 4(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le responsable d'un moyen de transport qui fournit des renseignements dans les circonstances prévues au présent article informe par téléphone un agent qui est à un bureau de douane établi, avant l'arrivée du moyen de transport au Canada, de tout changement à apporter aux renseignements fournis, sauf en cas d'urgence, auquel cas il informe, à l'arrivée du moyen de transport au Canada, un agent qui est à un bureau de douane établi des changements et des circonstances de l'urgence.

Changement des renseignements

26. Le paragraphe 15(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

15. (1) Le responsable d'un aéronef privé ou d'affaires devant arriver au Canada qui entend se présenter et présenter toutes les autres personnes autorisées à bord selon le mode substitutif prévu aux alinéas 11b) ou c) fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, le lieu et l'heure prévus d'arrivée de l'aéronef au Canada et, s'ils diffèrent, le lieu de sa destination finale au Canada et l'heure d'arrivée prévue à cette destination.

Renseignements à fournir — aéronef

(1.1) Le responsable fournit les renseignements en les communiquant par téléphone à un agent qui est à un bureau de douane établi au moins deux heures mais au plus quarante-huit heures avant l'arrivée au Canada de l'aéronef.

Délai et modalités de fourniture

27. Le paragraphe 17(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17. (1) Le responsable d'une embarcation de plaisance devant arriver au Canada qui entend se présenter et présenter toutes les autres personnes autorisées à bord selon le mode substitutif prévu à l'alinéa 11e) fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, le lieu et l'heure prévus

Renseignements à fournir — embarcation de plaisance

⁵ SOR/2003-323

⁵ DORS/2003-323

Agency the marine pleasure craft's scheduled time and place of arrival in Canada and, if it is different, the marine pleasure craft's final place of destination in Canada and scheduled time of arrival at that destination.

d'arrivée de l'embarcation de plaisance au Canada et, s'ils diffèrent, le lieu de sa destination finale au Canada et l'heure d'arrivée prévue à cette destination.

Time and manner of providing information

(1.1) The person in charge of the marine pleasure craft shall give the information by telephone to an officer at a designated customs office at least 30 minutes but no more than four hours before the marine pleasure craft arrives in Canada.

(1.1) Le responsable fournit les renseignements en les communiquant par téléphone à un agent qui est à un bureau de douane établi au moins trente minutes mais au plus quatre heures avant l'arrivée au Canada de l'embarcation.

Délai et modalités de fourniture

28. Section 18 of the Regulations is replaced by the following:

28. L'article 18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Change to information

18. A person in charge of a conveyance who gives information in the circumstances set out in section 15 or 17 shall, before the conveyance arrives in Canada, notify an officer at a designated customs office by telephone of any change to the information given unless there are emergency circumstances, in which case they shall notify an officer at a designated customs office of the change and the circumstances when the conveyance arrives in Canada.

18. Le responsable d'un moyen de transport qui fournit des renseignements dans les circonstances prévues aux articles 15 ou 17 informe par téléphone un agent qui est à un bureau de douane établi, avant l'arrivée du moyen de transport au Canada, de tout changement à apporter aux renseignements fournis, sauf en cas d'urgence, auquel cas il informe, à l'arrivée du moyen de transport au Canada, un agent qui est à un bureau de douane établi des changements et des circonstances de l'urgence.

Changements apportés aux renseignements

PART 2

PARTIE 2

**AMENDMENTS COMING INTO FORCE
ON THE DAY REFERRED TO IN
SUBSECTION 52(2)**

**MODIFICATIONS ENTRANT EN
VIGUEUR À LA DATE VISÉE
AU PARAGRAPHE 52(2)**

**REPORTING OF IMPORTED GOODS
REGULATIONS**

**RÈGLEMENT SUR LA DÉCLARATION
DES MARCHANDISES IMPORTÉES**

29. The *Reporting of Imported Goods Regulations*¹ are amended by adding the following before section 13:

29. Le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*¹ est modifié par adjonction, avant l'article 13, de ce qui suit :

Carrier

Transporteur

30. Subsection 13(1) of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (a), by adding "and" at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

30. Le paragraphe 13(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

(c) the information set out in Schedule 3 if there is a cargo container on board the vessel.

c) s'il y a un conteneur à bord du bateau, les renseignements énumérés à l'annexe 3.

31. The Regulations are amended by adding the following after section 15:

31. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :

15.1 The carrier shall give the Agency the information set out in Schedule 3 within 48 hours after the vessel leaves the last foreign port before its arrival in Canada.

15.1 Le transporteur fournit à l'Agence les renseignements énumérés à l'annexe 3 dans les quarante-huit heures suivant le départ du bateau du dernier port étranger avant son arrivée au Canada.

Freight Forwarder

Agent d'expédition

15.2 If one or more shipments for which a freight forwarder is responsible will be transported to Canada by vessel, the freight forwarder is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency, for each shipment,

15.2 Si une ou plusieurs expéditions dont un agent d'expédition est responsable doivent être transportées au Canada par bateau, l'agent d'expédition fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements ci-après pour chacune de ces expéditions :

(a) the information set out in Part 1.1 of Schedule 2 if the vessel will travel from a place outside Canada through Canada to another place outside

a) dans le cas où le bateau doit se rendre d'un lieu à un autre de l'extérieur du Canada en passant par

Canada and the shipment will remain on board the vessel while the vessel is in Canada; or

(b) the information set out in Part 4 of Schedule 2 if the shipment will be unloaded from the vessel either to remain in Canada or to be transported on board another conveyance to a place outside Canada.

15.3 (1) The freight forwarder shall give the Agency the information

(a) at least 24 hours before the shipment is loaded onto the vessel if all or part of the shipment is in a cargo container; and

(b) at least 24 hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival in any other case.

(2) Despite paragraph (1)(a), if the vessel will arrive in Canada directly from the United States or Puerto Rico and the shipment was loaded onto it in the United States or Puerto Rico, the freight forwarder shall give the information at least 24 hours before the vessel is scheduled to arrive at its port of arrival.

(3) Despite paragraph (1)(b) and subsection (2), the freight forwarder shall give the information before or at the time the vessel leaves the last foreign port before its arrival in Canada if the duration of the voyage from that foreign port to the vessel's port of arrival is less than 24 hours.

32. The Regulations are amended by adding the following before section 16:

Carrier

33. The Regulations are amended by adding the following after section 17:

Freight Forwarder

17.1 If one or more shipments for which a freight forwarder is responsible will be transported to Canada by aircraft, the freight forwarder is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency, for each shipment,

(a) the information set out in Part 2.1 of Schedule 2 if the aircraft will travel from a place outside Canada through Canada to another place outside Canada and the shipment will remain on board the aircraft while the aircraft is in Canada; or

(b) the information set out in Part 4 of Schedule 2 if the shipment will be unloaded from the aircraft either to remain in Canada or to be transported on board another conveyance to a place outside Canada.

17.2 The freight forwarder shall give the Agency the information no later than four hours before the aircraft is scheduled to arrive at its airport of arrival

le Canada et que l'expédition doit demeurer à bord du bateau pendant qu'il est au Canada, les renseignements énumérés à la partie 1.1 de l'annexe 2;

b) dans le cas où l'expédition doit être déchargée au Canada pour y rester ou pour être transportée à l'extérieur du Canada à bord d'un autre moyen de transport, les renseignements énumérés à la partie 4 de l'annexe 2.

15.3 (1) L'agent d'expédition fournit à l'Agence les renseignements dans les délais suivants :

a) dans le cas d'une expédition qui est partiellement ou complètement dans un conteneur, au moins vingt-quatre heures avant le chargement de l'expédition à bord du bateau;

b) dans tout autre cas, au moins vingt-quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée.

(2) Malgré l'alinéa (1)a), si le bateau doit arriver au Canada directement des États-Unis ou de Porto Rico et que l'expédition a été chargée à bord aux États-Unis ou à Porto Rico, l'agent d'expédition fournit les renseignements au moins vingt-quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée.

(3) Malgré l'alinéa (1)b) et le paragraphe (2), l'agent d'expédition fournit les renseignements au plus tard au moment du départ du bateau du dernier port étranger avant son arrivée au Canada si la durée du voyage de ce dernier port étranger jusqu'au port d'arrivée est de moins de vingt-quatre heures.

32. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 16, de ce qui suit :

Transporteur

33. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :

Agent d'expédition

17.1 Si une ou plusieurs expéditions dont un agent d'expédition est responsable doivent être transportées au Canada par aéronef, l'agent d'expédition fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements ci-après pour chacune de ces expéditions :

a) dans le cas où l'aéronef doit se rendre d'un lieu à un autre de l'extérieur du Canada en passant par le Canada et que l'expédition doit demeurer à bord de l'aéronef pendant qu'il est au Canada, les renseignements énumérés à la partie 2.1 de l'annexe 2;

b) dans le cas où l'expédition doit être déchargée au Canada pour y rester ou pour être transportée à l'extérieur du Canada à bord d'un autre moyen de transport, les renseignements énumérés à la partie 4 de l'annexe 2.

17.2 L'agent d'expédition fournit à l'Agence les renseignements au plus tard quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée de l'aéronef à l'aéroport

or, if the duration of the flight to Canada is less than four hours, no later than the aircraft's time of departure.

34. The Regulations are amended by adding the following before section 18:

Carrier

35. The Regulations are amended by adding the following after section 19:

Freight Forwarder

19.1 If one or more shipments for which a freight forwarder is responsible will be transported to Canada by a highway conveyance, the freight forwarder is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency, for each shipment, the information set out in Part 4 of Schedule 2.

19.2 The freight forwarder shall give the Agency the information at least one hour before the highway conveyance arrives in Canada.

36. The Regulations are amended by adding the following before section 20:

Carrier

37. The Regulations are amended by adding the following after section 21:

Freight Forwarder

21.1 If one or more shipments for which a freight forwarder is responsible will be transported to Canada by a rail conveyance, the freight forwarder is required under subsection 12.1(1) of the Act to give the Agency, for each shipment, the information set out in Part 4 of Schedule 2.

21.2. The freight forwarder shall give the Agency the information at least two hours before the rail conveyance arrives in Canada.

38. Section 29 of the Regulations is replaced by the following:

29. A person that is required to give information to the Agency under subsection 12.1(1) of the Act in the circumstances set out in section 13, 15.2, 16, 17.1, 18, 19.1, 20, 21.1, 24 or 25 shall give the Agency the information by electronic means in accordance with the technical requirements, specifications and procedures that are set out in the *Electronic Commerce Client Requirements Document*.

39. Section 30 of the Regulations is replaced by the following:

30. A person that gives information to the Agency under subsection 12.1(1) of the Act in the circumstances set out in section 13, 15.2, 16, 17.1, 18, 19.1, 20, 21.1, 24 or 25 shall, if they become aware that the information is inaccurate or incomplete, notify the Agency without delay by electronic means of a change to that information.

d'arrivée ou, si la durée du vol vers le Canada est de moins de quatre heures, au plus tard avant l'heure du départ.

34. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 18, de ce qui suit :

Transporteur

35. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :

Agent d'expédition

19.1 Si une ou plusieurs expéditions dont un agent d'expédition est responsable doivent être transportées au Canada par un moyen de transport routier, l'agent d'expédition fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements énumérés à la partie 4 de l'annexe 2 pour chacune de ces expéditions.

19.2 L'agent d'expédition fournit à l'Agence les renseignements au moins une heure avant l'arrivée du moyen de transport routier au Canada.

36. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 20, de ce qui suit :

Transporteur

37. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

Agent d'expédition

21.1 Si une ou plusieurs expéditions dont un agent d'expédition est responsable doivent être transportées au Canada par un moyen de transport ferroviaire, l'agent d'expédition fournit à l'Agence, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, les renseignements énumérés à la partie 4 de l'annexe 2 pour chacune de ces expéditions.

21.2 L'agent d'expédition fournit à l'Agence les renseignements au moins deux heures avant l'arrivée du moyen de transport ferroviaire au Canada.

38. L'article 29 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

29. Toute personne tenue, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, de fournir à l'Agence des renseignements dans les circonstances prévues aux articles 13, 15.2, 16, 17.1, 18, 19.1, 20, 21.1, 24 ou 25 le fait par un moyen électronique conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques énoncées dans le *Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique*.

39. L'article 30 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

30. La personne qui fournit, en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi, des renseignements dans les circonstances prévues aux articles 13, 15.2, 16, 17.1, 18, 19.1, 20, 21.1, 24 ou 25 avise sans délai l'Agence, par un moyen électronique, de tout changement apporté aux renseignements fournis, si elle constate qu'ils sont inexacts ou incomplets.

40. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 2” with the following:

(Paragraph 13(1)(b), subsection 15(1), section 15.2, paragraph 16(1)(b), subsection 16(3), section 17.1, paragraph 18(1)(b), subsection 18(3), section 19.1, paragraph 20(1)(b), subsection 20(3) and section 21.1)

41. The heading of Part 1 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

MARINE MODE — CARRIER

42. Item 3 of Part 1 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

43. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after Part 1:

PART 1.1

MARINE MODE — FREIGHT FORWARDER

1. Code provided by the Agency to identify the movement of the shipment*
2. Primary cargo control number — Number assigned by the carrier that operates the vessel, beginning with its carrier code, to the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of the shipment
3. Number assigned by the freight forwarder to the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of the shipment
4. Secondary cargo control number — Number assigned by the freight forwarder, beginning with its carrier code, to identify the shipment
5. Manifest quantity and qualifier — Number and nature of pieces indicated on the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of the shipment
6. Code provided by the Agency to identify the mode of conveyance*
7. If a cargo container contains all or part of the shipment
 - (a) the number that identifies the cargo container, and
 - (b) the number assigned by the carrier that describes its size and type
8. Description of the goods in the shipment
9. The *Customs Tariff* item number that applies to each good in the shipment
10. Each UN number listed in column 1 of Schedule 1 to the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* that applies to a good in the shipment

40. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 13(1)b), paragraphe 15(1), article 15.2, alinéa 16(1)b), paragraphe 16(3), article 17.1, alinéa 18(1)b), paragraphe 18(3), article 19.1, alinéa 20(1)b), paragraphe 20(3) et article 21.1)

41. Le titre de la partie 1 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

MODE MARITIME : TRANSPORTEUR

42. L'article 3 de la partie 1 de l'annexe 2 du même règlement est abrogé.

43. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 1, de ce qui suit :

PARTIE 1.1

MODE MARITIME : AGENT D'EXPÉDITION

1. Code fourni par l'Agence pour identifier le mouvement de l'expédition*
2. Numéro de contrôle du fret primaire, soit le numéro assigné par le transporteur qui exploite le bateau, débutant par son code de transporteur, au connaissement, à la feuille de route ou au document similaire qu'il a émis et qui est lié au transport de l'expédition
3. Numéro assigné par l'agent d'expédition au connaissement, à la feuille de route ou au document similaire qu'il a émis pour le transport de l'expédition
4. Numéro de contrôle du fret secondaire, soit le numéro assigné par l'agent d'expédition, débutant par son code de transporteur, pour identifier l'expédition
5. Quantité et qualificatif sur le manifeste, soit le nombre et la nature des pièces visées par le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par l'agent d'expédition pour le transport de l'expédition
6. Code fourni par l'Agence pour identifier le mode de transport*
7. Si un conteneur contient tout ou partie de l'expédition :
 - a) son numéro d'identification
 - b) le numéro assigné par le transporteur pour décrire sa taille et son type
8. Description des marchandises comprises dans l'expédition
9. Pour chaque marchandise comprise dans l'expédition, son numéro tarifaire du *Tarif des douanes*
10. Tout numéro UN figurant à la colonne 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* qui s'applique à une marchandise comprise dans l'expédition

- | | |
|--|--|
| <p>11. Volume of the shipment and unit of measurement</p> <p>12. Weight of the shipment and unit of measurement</p> <p>13. Name and address of the shipper of the shipment</p> <p>14. Name and address of the consignee of the shipment, every delivery address and name of every person to be notified, as indicated on the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of the shipment</p> <p>15. Description of all markings on the outer packaging of the shipment, if any</p> <p><small>* to be determined in accordance with the specifications that are set out in the <i>Electronic Commerce Client Requirements Document</i></small></p> | <p>11. Volume de l'expédition et unité de mesure</p> <p>12. Poids de l'expédition et unité de mesure</p> <p>13. Nom et adresse de l'expéditeur de l'expédition</p> <p>14. Nom et adresse du destinataire de l'expédition, toute adresse de livraison et nom de toute personne à notifier, tel qu'il est indiqué sur le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par l'agent d'expédition pour le transport de l'expédition</p> <p>15. Description de tous les marquages sur l'emballage extérieur de l'expédition</p> <p><small>* Déterminé conformément aux spécifications énoncées dans le <i>Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique</i>.</small></p> |
|--|--|

44. The heading of Part 2 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

AIR MODE — CARRIER

45. Item 25 of Part 2 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

46. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after Part 2:

PART 2.1

AIR MODE — FREIGHT FORWARDER

1. Code provided by the Agency to identify the movement of the shipment*
2. Primary cargo control number — Number assigned by the carrier that operates the aircraft, beginning with its carrier code, to the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of the shipment
3. Secondary cargo control number — Number assigned by the freight forwarder, beginning with its carrier code, to identify the shipment
4. Manifest quantity and qualifier — Number and nature of pieces indicated on the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of the shipment
5. Code provided by the Agency to identify the mode of conveyance*
6. Description of the goods in the shipment
7. The *Customs Tariff* item number that applies to each good in the shipment
8. Each UN number listed in column 1 of Schedule 1 to the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* that applies to a good in the shipment
9. Volume of the shipment and unit of measurement

44. Le titre de la partie 2 de l'annexe 2 est remplacé par ce qui suit :

MODE AÉRIEN : TRANSPORTEUR

45. L'article 25 de la partie 2 de l'annexe 2 du même règlement est abrogé.

46. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 2, de ce qui suit :

PARTIE 2.1

MODE AÉRIEN : AGENT D'EXPÉDITION

1. Code fourni par l'Agence pour identifier le mouvement de l'expédition*
2. Numéro de contrôle du fret primaire, soit le numéro assigné par le transporteur qui exploite l'aéronef, débutant par son code de transporteur, au connaissement, à la feuille de route ou au document similaire qu'il a émis et qui est lié au transport de l'expédition
3. Numéro de contrôle du fret secondaire, soit le numéro assigné par l'agent d'expédition, débutant par son code de transporteur, pour identifier l'expédition
4. Quantité et qualificatif sur le manifeste, soit le nombre et la nature des pièces visées par le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par l'agent d'expédition pour le transport de l'expédition
5. Code fourni par l'Agence pour identifier le mode de transport*
6. Description des marchandises comprises dans l'expédition
7. Pour chaque marchandise comprise dans l'expédition, son numéro tarifaire du *Tarif des douanes*
8. Tout numéro UN figurant à la colonne 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* qui s'applique à une marchandise comprise dans l'expédition
9. Volume de l'expédition et unité de mesure

- | | |
|--|---|
| <p>10. Weight of the shipment and unit of measurement</p> <p>11. Name and address of the shipper of the shipment</p> <p>12. Name and address of the consignee of the shipment, every delivery address and name of every person to be notified, as indicated on the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of the shipment</p> <p>13. Description of all markings on the outer packaging of the shipment, if any</p> <p><small>* to be determined in accordance with the specifications that are set out in the <i>Electronic Commerce Client Requirements Document</i></small></p> | <p>10. Poids de l'expédition et unité de mesure</p> <p>11. Nom et adresse de l'expéditeur de l'expédition</p> <p>12. Nom et adresse du destinataire de l'expédition, toute adresse de livraison et nom de toute personne à notifier, tel qu'il est indiqué sur le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par l'agent d'expédition pour le transport de l'expédition</p> <p>13. Description de tous les marquages sur l'emballage extérieur de l'expédition</p> <p><small>* Déterminé conformément aux spécifications énoncées dans le <i>Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique.</i></small></p> |
|--|---|

47. The heading of Part 3 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

HIGHWAY AND RAIL MODES —
CARRIER

48. Schedule 2 of the Regulations is amended by adding the following after Part 3:

PART 4

ALL MODES — FREIGHT FORWARDER

1. Code provided by the Agency to identify the movement of the shipment*
2. Primary cargo control number — Number assigned by the carrier that operates the conveyance, beginning with its carrier code, to the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of the shipment
3. Secondary cargo control number — Number assigned by the freight forwarder, beginning with its carrier code, to identify the shipment
4. List of all secondary cargo control numbers for shipments for which the freight forwarder is responsible that are to be transported to Canada on board the conveyance
5. Code provided by the Agency to indicate every condition that applies to the carriage of the shipment and that is listed in the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of the shipment*
6. Manifest quantity and qualifier — Number and nature of pieces indicated on the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of the shipment
7. Code provided by the Agency to identify the mode of conveyance*
8. If a cargo container contains all or part of the shipment
 - (a) the number that identifies the cargo container,

47. Le titre de la partie 3 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

MODE ROUTIER OU FERROVIAIRE :
TRANSPORTEUR

48. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 3, de ce qui suit :

PARTIE 4

TOUS LES MODES : AGENT D'EXPÉDITION

1. Code fourni par l'Agence pour identifier le mouvement de l'expédition*
2. Numéro de contrôle du fret primaire, soit le numéro assigné par le transporteur qui exploite le moyen de transport, débutant par son code de transporteur, au connaissement, à la feuille de route ou au document similaire qu'il a émis qui est lié au transport de l'expédition
3. Numéro de contrôle du fret secondaire, soit le numéro assigné par l'agent d'expédition, débutant par son code de transporteur, pour identifier l'expédition
4. Liste de tous les numéros de contrôle du fret secondaire pour les expéditions devant être transportées au Canada à bord du moyen de transport et dont l'agent d'expédition est responsable
5. Codes fournis par l'Agence indiquant les conditions de transport de l'expédition, lesquelles sont énoncées dans le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par l'agent d'expédition pour le transport de l'expédition*
6. Quantité et qualificatif sur le manifeste, soit le nombre et la nature des pièces visées par le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par l'agent d'expédition pour le transport de l'expédition
7. Code fourni par l'Agence pour identifier le mode de transport*
8. Si un conteneur contient tout ou partie de l'expédition :
 - a) son numéro d'identification

- | | |
|---|--|
| <p>(b) the number assigned by the carrier that describes its size and type,</p> <p>(c) the seal numbers for it, if any, and</p> <p>(d) the name and address of the person who placed the shipment in it</p> <p>9. Consolidation indicator that indicates whether, under a bill of lading, waybill or similar document that is issued by the carrier, the shipment is consolidated with other shipments for which another freight forwarder is responsible*</p> <p>10. Description of the goods in the shipment</p> <p>11. The <i>Customs Tariff</i> item number that applies to each good in the shipment</p> <p>12. Each UN number listed in column 1 of Schedule 1 to the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> that applies to a good in the shipment</p> <p>13. Weight of the shipment and unit of measurement</p> <p>14. Name and address of the shipper of the shipment</p> <p>15. Name and address of the consignee of the shipment, every delivery address and name of every person to be notified, as indicated on the bill of lading, waybill or similar document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of the shipment</p> <p>16. Code provided by the Agency to identify the location where the shipment will be unloaded from the conveyance in Canada*</p> <p>17. Location where the release of the shipment will be sought</p> <p>18. Description of all markings on the outer packaging of the shipment, if any</p> <p>19. Carrier code of the carrier</p> <p><small>* to be determined in accordance with the specifications that are set out in the <i>Electronic Commerce Client Requirements Document</i></small></p> | <p>b) le numéro assigné par le transporteur pour décrire sa taille et son type</p> <p>c) le cas échéant, ses numéros de sceau</p> <p>d) les nom et adresse de la personne qui a mis l'expédition dans le conteneur</p> <p>9. Indicateur de groupage qui indique si, aux termes d'un connaissement, d'une feuille de route ou d'un document similaire émis par le transporteur, l'expédition est ou non groupée avec une expédition dont un autre agent d'expédition est responsable*</p> <p>10. Description des marchandises comprises dans l'expédition</p> <p>11. Pour chaque marchandise comprise dans l'expédition, son numéro tarifaire du <i>Tarif des douanes</i></p> <p>12. Tout numéro UN figurant à la colonne 1 de l'annexe 1 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> qui s'applique à une marchandise comprise dans l'expédition</p> <p>13. Poids de l'expédition et unité de mesure</p> <p>14. Nom et adresse de l'expéditeur de l'expédition</p> <p>15. Nom et adresse du destinataire de l'expédition, toute adresse de livraison et nom de toute personne à notifier, tel qu'il est indiqué sur le connaissement, la feuille de route ou le document similaire émis par l'agent d'expédition pour le transport de l'expédition</p> <p>16. Code fourni par l'Agence pour identifier le lieu où l'expédition sera déchargée du moyen de transport au Canada*</p> <p>17. Lieu où le dédouanement de l'expédition sera demandé</p> <p>18. Description de tous les marquages sur l'emballage extérieur de l'expédition</p> <p>19. Code de transporteur du transporteur</p> <p><small>* Déterminé conformément aux spécifications énoncées dans le <i>Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique</i>.</small></p> |
|---|--|

49. The Regulations are amended by adding, after Schedule 2, the Schedule 3 set out in the Schedule to these Regulations.

49. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 2, de l'annexe 3 figurant à l'annexe du présent règlement.

**TRANSPORTATION OF GOODS
REGULATIONS**

**RÈGLEMENT SUR LE TRANSIT
DES MARCHANDISES**

50. Paragraph 7(3)(a) of the *Transportation of Goods Regulations*² is replaced by the following:

(a) records by means of which the person gives the Agency information under subsection 12.1(1) of the Act in the circumstances set out in section 13, 15.2, 16, 17.1, 18, 19.1, 20, 21.1, 24 or 25 of the *Reporting of Imported Goods Regulations*;

50. L'alinéa 7(3)(a) du *Règlement sur le transit des marchandises*² est remplacé par ce qui suit :

a) tout document au moyen duquel elle a fourni à l'Agence des renseignements en application du paragraphe 12.1(1) de la Loi dans les circonstances prévues aux articles 13, 15.2, 16, 17.1, 18, 19.1, 20, 21.1, 24 ou 25 du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*;

**DESIGNATED PROVISIONS (CUSTOMS)
REGULATIONS**

51. (1) Part 7.1 of Schedule 1 to the *Designated Provisions (Customs) Regulations*⁴ is amended by adding the following after item 2:

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
2.1	15.1	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time
2.2	15.3	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time

(2) Part 7.1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 3:

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
3.1	17.2	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time

(3) Part 7.1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 4:

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
4.1	19.2	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time

(4) Part 7.1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 5:

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
5.1	21.2	Failing to give the Agency prescribed information at the prescribed time

PART 3

COMING INTO FORCE

52. (1) These Regulations, other than Part 2, come into force on the day on which section 266 of the *Jobs and Growth Act, 2012*, chapter 31 of the Statutes of Canada, 2012, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

(2) Part 2 comes into force six months after the day on which these Regulations are registered.

**RÈGLEMENT SUR LES DISPOSITIONS DÉSIGNÉES
(DOUANES)**

51. (1) La partie 7.1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*⁴ est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
2.1	15.1	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires
2.2	15.3	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires

(2) La partie 7.1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
3.1	17.2	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires

(3) La partie 7.1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 4, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
4.1	19.2	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires

(4) La partie 7.1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 5, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
5.1	21.2	Avoir omis de fournir à l'Agence dans le délai réglementaire les renseignements réglementaires

PARTIE 3

ENTRÉE EN VIGUEUR

52. (1) Le présent règlement, sauf la partie 2, entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 266 de la *Loi de 2012 sur l'emploi et la croissance*, chapitre 31 des Lois du Canada (2012), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

(2) La partie 2 entre en vigueur six mois après la date d'enregistrement du présent règlement.

SCHEDULE
(Section 49)**ANNEXE**
(article 49)**SCHEDULE 3**
*(Paragraph 13(1)(c) and section 15.1)***ANNEXE 3**
*(alinéa 13(1)c) et article 15.1)***CARGO AND STOWAGE PLAN — MARINE MODE****PLAN DE CHARGEMENT ET D'ARRIMAGE :
MODE MARITIME**

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Conveyance reference number — Number assigned by the carrier, beginning with its carrier code, to identify the trip to Canada by the vessel 2. Reference number assigned by the carrier to a voyage, which includes the voyage to Canada 3. Vessel name and the International Maritime Organization ship identification number of the vessel 4. Each foreign address where a cargo container or a fully or partially non-containerized shipment for which the carrier is responsible is loaded onto the vessel for transport to Canada 5. Last foreign port of departure and time of departure 6. Estimated date and time of arrival of the vessel at the port of arrival in Canada 7. Port of arrival in Canada and, if different, each location where a cargo container or a fully or partially non-containerized shipment for which the carrier is responsible will be unloaded from the vessel 8. Code provided by the Agency for each cargo container to indicate whether it is empty or loaded* 9. Description of each shipment for which the carrier is responsible 10. Number that identifies each cargo container 11. Number assigned by the carrier that describes the size and type of each cargo container 12. Weight of each cargo container and its contents, if any, and unit of measurement 13. Dimensions of each non-standard cargo container and unit of measurement 14. Number that identifies each piece of equipment attached to a cargo container 15. Code provided by the Agency to identify the size and type of each piece of equipment attached to a cargo container* 16. Location on board the vessel of each cargo container (by bay, row and tier) 17. For each shipment for which the carrier is responsible that is fully non-containerized, <ol style="list-style-type: none"> (a) its weight and unit of measurement, (b) its dimensions and unit of measurement; and (c) if all or part of the shipment is packaged, the form of packaging and number of packages 18. Each UN number listed in column 1 of Schedule 1 to the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> that applies to a specified good 19. Temperature, other than the ambient temperature, at which a specified good must be kept, if applicable, and unit of measurement | <ol style="list-style-type: none"> 1. Numéro de référence du moyen de transport, soit le numéro assigné par le transporteur, débutant par son code de transporteur, pour identifier le voyage au Canada effectué par le bateau 2. Numéro de référence assigné par le transporteur du bateau au voyage comprenant le voyage au Canada 3. Nom du bateau et numéro de code du bateau assigné par l'Organisation maritime internationale 4. Pour chaque conteneur et chaque expédition partiellement ou complètement hors conteneur dont le transporteur est responsable, l'adresse à l'étranger où il a été chargé à bord du bateau pour être transporté au Canada 5. Dernier port de départ étranger et heure du départ 6. Date et heure prévues de l'arrivée du bateau au port d'arrivée au Canada 7. Port d'arrivée au Canada et, s'il diffère, le lieu de déchargement de chaque conteneur et de chaque expédition partiellement ou complètement hors conteneur dont le transporteur est responsable 8. Pour chaque conteneur, le code fourni par l'Agence indiquant s'il est vide ou chargé* 9. Description de chaque expédition dont le transporteur est responsable 10. Numéro d'identification de chaque conteneur 11. Pour chaque conteneur, le numéro assigné par le transporteur pour décrire sa taille et son type 12. Poids de chaque conteneur et de son contenu, le cas échéant, et unité de mesure 13. Dimensions de chaque conteneur non-standard et unité de mesure 14. Numéro d'identification de chaque pièce d'équipement fixée à un conteneur 15. Pour toute pièce d'équipement fixée à un conteneur, le code fourni par l'Agence pour identifier sa taille et son type* 16. Emplacement sur le bateau de chaque conteneur (sa baie, sa rangée et sa hauteur) 17. Pour toute expédition dont le transporteur est responsable qui est complètement hors conteneur : <ol style="list-style-type: none"> a) son poids et l'unité de mesure b) ses dimensions et l'unité de mesure c) si tout ou partie de l'expédition est emballée, le nombre de colis et le type d'emballage 18. Tout numéro UN figurant à la colonne 1 de l'annexe 1 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> qui s'applique à une marchandise spécifiée 19. Toute température autre que la température ambiante à laquelle toute marchandise spécifiée doit être conservée et l'unité de mesure |
|--|---|

* to be determined in accordance with the specifications that are set out in the *Electronic Commerce Client Requirements Document** Déterminé conformément aux spécifications énoncées dans le *Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique*.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: It is an ongoing challenge for the Canada Border Services Agency (CBSA) to deliver consistently on both the security and facilitation aspects of its mandate while facing an increase in volume of commercial goods coming into Canada. The CBSA must ensure that costs and delays associated with clearance processes on legitimate shipments are minimized while also identifying and mitigating threats to national health, safety, security and prosperity.

To meet this challenge, the CBSA relies on a risk-based, intelligence-driven approach, concentrating its efforts on commercial goods of high or unknown risk while facilitating the entry into Canada of goods deemed to be low risk. The key to this risk-based approach is information: getting the right information to the right people at the right time ensures that border processing is both efficient and effective.

Receiving electronic information about commercial goods in advance of their arrival in Canada allows the CBSA to assess risks associated with goods and make informed decisions about those goods, thereby increasing predictability for stakeholders and minimizing delays at the border.

Description: eManifest (electronic manifest) is an initiative designed to establish advance electronic information requirements in the highway and rail modes of transportation, and to build upon existing advance commercial information requirements for goods in the marine and air modes. eManifest will ensure a paperless process, which starts before any goods reach the Canadian border, for commercial importations in all modes of transportation.

These regulatory amendments represent the first of two packages of regulatory amendments designed to support the full implementation of eManifest. “Package 1” includes requirements for electronic advance information in the highway and rail modes, enhancements to existing processes in the marine and air modes, and provisions that allows the CBSA to develop administrative monetary penalties (AMPs) for non-compliance with eManifest requirements. The second package is expected to be introduced in 2015–2016 and would mainly include provisions relating to advance information requirements for importers. This package of regulatory amendments introduces changes to five regulations made under the *Customs Act*:

- the *Reporting of Imported Goods Regulations*;
- the *Customs Sufferance Warehouses Regulations*;

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est constamment confrontée au défi que représente l'obligation à laquelle elle est tenue de faire preuve de constance dans la façon dont elle s'acquitte des aspects de son mandat relatifs à la sécurité et à la facilitation tout en étant confrontée à une augmentation du volume de marchandises commerciales qui arrivent au Canada. L'ASFC doit veiller à minimiser les coûts et les délais associés aux processus de dédouanement des expéditions légitimes tout en relevant les menaces qui se posent sur les plans de la santé, de la sécurité et de la prospérité nationales et en atténuant celles-ci.

Pour relever ce défi, l'ASFC s'appuie sur une approche axée sur le risque et fondée sur le renseignement en concentrant ses efforts sur les marchandises commerciales qui présentent un niveau de risque inconnu ou élevé tout en facilitant l'entrée au pays des marchandises qu'elle considère à faible risque. La clé de cette approche axée sur le risque est l'information : en faisant parvenir l'information appropriée aux bonnes personnes, au bon moment, on s'assure d'un traitement à la frontière qui soit tant efficient qu'efficace.

La réception, par voie électronique, de l'information concernant les marchandises commerciales avant qu'elles n'arrivent au Canada permet à l'ASFC d'évaluer les risques associés aux marchandises et de prendre des décisions éclairées au sujet de ces dernières, augmentant ainsi le niveau de prévisibilité pour les intervenants et limitant les retards à la frontière.

Description : L'initiative du manifeste électronique a été conçue afin d'établir des exigences en matière de transmission d'information préalable par voie électronique applicables aux modes de transport routier et ferroviaire et d'étendre les exigences existantes en ce qui concerne l'information préalable sur les expéditions commerciales pour les marchandises dans les modes maritime et aérien. L'initiative du manifeste électronique permettra de s'assurer d'un processus entièrement informatisé, qui débutera avant que toute marchandise ne parvienne à la frontière canadienne, et ce, pour les importations commerciales, dans tous les modes de transport.

La présente proposition réglementaire représente la première de deux séries de modifications réglementaires conçues pour appuyer la mise en œuvre intégrale de l'initiative du manifeste électronique. La série 1 inclut les exigences relatives à la transmission d'information préalable par voie électronique pour les modes routier et ferroviaire, des améliorations des processus existants dans les modes maritime et aérien ainsi que des dispositions qui permettront à l'ASFC d'imposer des sanctions administratives pécuniaires (SAP) en cas de non-conformité avec les exigences relatives au manifeste électronique. On s'attend à ce que la deuxième série soit présentée en 2015-2016 et à ce que l'on y retrouve principalement les dispositions concernant les exigences relatives à la transmission d'information préalable par voie électronique pour les importateurs. La présente série de

- the *Designated Provisions (Customs) Regulations*;
- the *Transportation of Goods Regulations*; and
- the *Presentation of Persons (2003) Regulations* (consequential amendments).

Cost-benefit statement: It is estimated that the implementation of Package 1 will result in a net benefit for businesses of \$389 million over an 11-year period from reduced delays at the border and from efficiencies achieved by replacing paper processes with electronic ones. In addition to the anticipated cost savings, the regulatory amendments are expected to enhance and improve border security, which will assist the Government of Canada in ensuring the continued health, safety, security and prosperity of Canada and Canadians. It is therefore expected that these regulatory amendments represent an overall net benefit to businesses, the Government of Canada and Canadians.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule will apply to these amendments. The regulatory amendments in Package 1 will, over time, decrease the administrative burden on stakeholders by \$8 million annualized and, therefore, constitute an “OUT” under the Rule. With an increase of administrative burden by \$1.6 million annualized expected for Package 2, the overall reduction in administrative burden for Packages 1 and 2 will be \$6.4 million annualized. The amendments are expected to lead to a total annualized decrease in administrative costs as paper processes would be replaced by more efficient electronic processes.

Many small businesses will experience compliance costs in transitioning to electronic processes and will therefore be impacted by these regulatory amendments. To assist small businesses with upfront capital costs for information technologies (IT) and ongoing maintenance costs, a flexible option has been developed by the CBSA. Businesses have the option of using the eManifest Internet portal to transmit required information to the CBSA. It is estimated that the administrative and compliance costs to small businesses of the regulatory requirements in support of eManifest will amount to \$61 million over an 11-year period, or an average of \$380 per small business (\$50 annualized). Therefore, the impacts of these regulatory amendments on small businesses are expected to be minimal in comparison to the overall benefits of eManifest.

Background

Imports are essential to Canada’s economic prosperity. According to the World Bank, the total value of Canadian imports increased

modifications réglementaires entraîne la modification de cinq règlements pris en vertu de la *Loi sur les douanes* :

- le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*;
- le *Règlement sur les entrepôts d’attente des douanes*;
- le *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*;
- le *Règlement sur le transit des marchandises*;
- le *Règlement de 2003 sur l’obligation de se présenter à un bureau de douane* (modifications corrélatives).

Énoncé des coûts et avantages : On s’attend à ce que la mise en œuvre de la série 1 se traduise, pour les entreprises, par des économies nettes de 389 millions de dollars sur une période de 11 ans du fait de la réduction des délais à la frontière et des améliorations au niveau de l’efficacité qui découleront du remplacement de processus imprimés par des processus électroniques. Outre l’économie de coûts prévue, on s’attend à ce que les modifications réglementaires permettent d’améliorer et de relever la sécurité à la frontière, ce qui aidera le gouvernement du Canada à assurer le maintien de la santé, de la sécurité et de la prospérité du Canada et de ses citoyens. On s’attend donc à ce que cette proposition réglementaire présente un avantage net global pour les entreprises, le gouvernement du Canada et les Canadiens.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s’appliquera à la présente proposition. Les modifications réglementaires permettront, au fil du temps, de réduire le fardeau administratif imposé aux intervenants de l’ordre de 8 millions de dollars, sur une base annuelle, et constituent donc une « SORTIE » selon la règle. Avec une augmentation de frais administratifs de 1,6 million de dollars annualisés prévue pour la deuxième série, la réduction globale de frais administratifs pour les séries 1 et 2 sera de 6,4 millions de dollars annualisés. On s’attend à ce que les modifications mènent à une réduction annualisée totale des frais administratifs du fait que des processus imprimés seront remplacés par des processus électroniques plus efficaces.

Plusieurs petites entreprises devront absorber des coûts d’observation pour passer aux processus électroniques et seront donc touchées par ces modifications réglementaires. Pour aider les petites entreprises sur le plan des dépenses d’immobilisations qu’elles devront engager d’entrée de jeu au chapitre des technologies de l’information (TI) ainsi qu’au niveau des coûts de maintenance permanents, l’ASFC a élaboré une option souple. En effet, les entreprises pourront avoir recours au portail Internet du manifeste électronique pour transmettre les renseignements demandés à l’ASFC. On s’attend à ce que les coûts d’observation et les frais administratifs imposés aux petites entreprises à l’égard des exigences réglementaires à l’appui du manifeste électronique s’élèvent à 61 millions de dollars sur une période de 11 ans, ce qui représente une moyenne de 380 \$ par petite entreprise (50 \$ sur une base annuelle). On s’attend donc à ce que les répercussions des présentes modifications réglementaires sur les petites entreprises soient relativement limitées par rapport aux avantages globaux qu’elles pourront tirer du manifeste électronique.

Contexte

Les importations sont essentielles à la prospérité économique du Canada. Si l’on s’en remet à la Banque mondiale, la valeur totale

from 34% to 45% of Canada's gross domestic product between 2008 and 2011.

Given the importance of imports to the Canadian economy, it is essential for the CBSA to have the appropriate tools to allow the Agency to deliver border services in an open and transparent manner, providing increased predictability and consistency to the commercial import process and the transborder trade environment.

Trade chain partners

The following trade chain partners involved in the importation of commercial goods into Canada will be affected by the Regulations: carriers, freight forwarders and customs sufferance warehouse operators.

A carrier is the person or company that transports commercial goods into Canada. The carrier is responsible for providing goods (cargo) and conveyance information to the CBSA.

A freight forwarder arranges for the transportation of commercial goods to Canada with a carrier and may separate a shipment of goods at a customs sufferance warehouse in Canada on behalf of an importer or the person receiving the goods. The freight forwarder is considered a secondary party in the international transportation chain. The freight forwarder is responsible for providing secondary information to the CBSA, which builds upon the information supplied by the carrier, such as the name of the person receiving the goods and the delivery address.

A customs sufferance warehouse is a privately owned and operated facility licensed by the CBSA for the control, short-term storage and examination of imported goods until they are released by the CBSA or exported from Canada.

Advance Commercial Information (ACI)

The ACI program is about providing CBSA officers with electronic pre-arrival information so that they are equipped with the right information from the right party, at the right time to identify health, safety and security threats related to commercial goods before the goods arrive in Canada. The ACI program supports three of the CBSA's strategic priorities: targeting high risks as early as possible in the supply chain continuum, offering expedited border processing for commercial goods determined to be low risk, and improving the consistency and predictability of service delivery to stakeholders.

The first phase of ACI was implemented in 2004 and established advance electronic information requirements for commercial goods in the marine mode by requiring marine carriers to transmit prescribed information electronically to the CBSA 24 hours before the goods are loaded onto the vessel at the foreign port or 24 hours prior to the vessel's arrival at a port in Canada, depending on the type and origin of the goods.

The second phase of ACI was implemented in the air mode in 2006 and required commercial air carriers, where applicable, to transmit prescribed information to the CBSA electronically four

des importations canadiennes a augmenté entre 2008 et 2011 et elle est passée de 34 % à 45 % du produit intérieur brut du pays.

Au vu de l'importance que représentent les importations pour l'économie canadienne, il est essentiel pour l'ASFC de disposer des outils appropriés pour lui permettre d'offrir les services frontaliers de manière ouverte et transparente, en offrant une amélioration sur le plan de la prévisibilité et de l'uniformité des processus d'importation dans le secteur commercial ainsi que dans l'environnement du commerce transfrontalier.

Partenaires de la chaîne commerciale

Les partenaires de la chaîne commerciale suivants qui participent à l'importation de marchandises commerciales au Canada sont touchés par les modifications réglementaires : les transporteurs, les agents d'expédition et les exploitants d'entrepôt d'attente des douanes.

Par transporteur, on entend la personne ou l'entreprise qui assure le transport des marchandises commerciales à destination du Canada. Le transporteur est tenu de fournir des renseignements sur les marchandises (le fret) et le moyen de transport à l'ASFC.

L'agent d'expédition prend, avec un transporteur, les dispositions nécessaires pour organiser le transport de marchandises commerciales jusqu'au Canada. Il peut en outre diviser ou séparer les marchandises reçues à un entrepôt d'attente des douanes situé au Canada pour le compte d'un importateur ou de la personne prenant réception des marchandises. Dans la chaîne de transport international, on considère que l'agent d'expédition est une partie secondaire. Il est tenu de fournir des renseignements secondaires à l'ASFC, lesquels viennent compléter ceux qui ont été préalablement fournis par le transporteur, comme le nom de la personne prenant réception des marchandises et l'adresse de livraison.

Un entrepôt d'attente des douanes est un établissement privé, exploité par le secteur privé, agréé par l'ASFC en vue du contrôle, de l'entreposage de courte durée et de l'examen des marchandises importées jusqu'à ce que l'ASFC ait accordé leur mainlevée ou jusqu'à ce qu'elles soient exportées du Canada.

Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)

Le programme IPEC vise à fournir aux agents de l'ASFC de l'information préalable, par voie électronique, afin qu'ils disposent des bons renseignements, provenant des bons intervenants, au bon moment pour relever les menaces à la santé et à la sécurité liées aux marchandises commerciales, avant leur arrivée au Canada. Le programme IPEC appuie trois des priorités stratégiques de l'ASFC, soit cibler les risques élevés le plus tôt possible dans le continuum de la chaîne d'approvisionnement, assurer un traitement plus rapide à la frontière des marchandises commerciales considérées à faible risque et améliorer la situation sur les plans de l'uniformité et de la prévisibilité des services offerts aux intervenants.

Mise en œuvre en 2004, la première phase du programme IPEC a établi les exigences relatives à la transmission d'information préalable par voie électronique applicables aux marchandises commerciales dans le mode maritime, en exigeant des transporteurs maritimes qu'ils transmettent les renseignements prescrits par voie électronique à l'ASFC 24 heures avant le chargement des marchandises à bord du navire dans un port étranger ou 24 heures avant l'arrivée du navire à un port au Canada, selon le type et l'origine des marchandises.

Mise en œuvre dans le mode aérien en 2006, la deuxième phase du programme IPEC a imposé aux transporteurs aériens commerciaux, le cas échéant, de transmettre à l'ASFC les renseignements

hours prior to arrival in Canada. This phase also expanded information requirements in the marine mode for goods loaded in the United States.

Although advance electronic reporting requirements were implemented in the marine and air modes of transportation in Phases I and II of ACI, they did not extend to the highway and rail modes of transportation.

The third phase of ACI, called eManifest,¹ introduces amendments that

- (i) establish advance electronic information requirements in the highway and rail modes; and
- (ii) support and enhance ACI processes in the marine and air modes.

The eManifest initiative represents a move towards a comprehensive electronic commercial reporting environment. It will ensure that all goods coming into Canada are assessed for risk consistently, electronically, and in advance of arrival.

Identification of security risks and gaps

Since its creation in 2003, the CBSA has initiated various reviews of its commercial programs and policies with a view to developing stronger tools and processes to streamline the movement of low-risk goods and focus efforts on commercial goods of high or unknown risk. One such initiative was the Commercial Direction Initiative (CDI), which was an internal review undertaken by the CBSA in 2005–2006.

The CDI Report identified the CBSA's continued reliance on paper-based reporting as one of the main barriers to streamlining the commercial importation process. Industry feedback from consultations completed for the CDI supported the implementation of ACI in the highway mode as soon as possible.

In addition to the CDI Report, reviews undertaken by the Auditor General of Canada (AGC) in 2007 and 2010 identified numerous gaps and inefficiencies with the CBSA's collection and risk assessment of commercial information.

According to the 2007 Report of the Auditor General,² the most significant threats facing border security today are:

- terrorism (both terrorists and terrorism-related material);
- firearms, drugs, child pornography and other contraband;
- food and product safety;
- the health of persons entering Canada (e.g. ensuring travellers are free from pandemic disease);
- the proliferation of dual-use goods (equipment, technology or any type of good that may be used in connection with programs of weapons of mass destruction); and

prescrits par voie électronique quatre heures avant l'arrivée au Canada. Cette phase a également étendu les exigences en matière d'information applicables dans le mode maritime aux marchandises chargées aux États-Unis.

Bien que des exigences relatives à la transmission d'information préalable par voie électronique aient été mises en œuvre dans les modes maritime et aérien dans le cadre des phases I et II du programme IPEC, elles n'ont pas touché les modes de transport routier et ferroviaire.

La troisième phase du programme IPEC, appelée le manifeste électronique¹, met de l'avant un certain nombre de modifications qui :

- (i) établiront les exigences relatives à la transmission d'information préalable par voie électronique applicables aux modes routier et ferroviaire;
- (ii) appuieront et amélioreront les processus relatifs à l'IPEC dans les modes maritime et aérien.

L'initiative du manifeste électronique représente une étape sur la voie de l'implantation d'un environnement de déclaration sur les expéditions commerciales complètement électronique. Il permettra de s'assurer que toutes les marchandises arrivant au Canada font l'objet d'une évaluation du risque uniforme et électronique avant leur arrivée.

Détermination des risques et des lacunes sur le plan de la sécurité

Depuis sa création, en 2003, l'ASFC a réalisé un certain nombre d'examen de ses politiques et de ses programmes commerciaux avec pour objectif de se doter d'outils et de processus plus éprouvés afin de rationaliser le mouvement des marchandises présentant un faible niveau de risque et d'axer les efforts sur les marchandises commerciales présentant un niveau de risque élevé ou inconnu. Parmi ces initiatives figure l'Initiative d'orientation commerciale (IOC), un examen interne entrepris par l'ASFC en 2005-2006.

Le rapport de l'IOC a déterminé que le fait que l'ASFC continuait de se fier à un système de déclaration imprimé traditionnel constituait l'un des principaux obstacles à la rationalisation du processus d'importation dans le secteur commercial. Les résultats des consultations menées auprès des représentants de l'industrie, aux fins de l'IOC, plaidaient en faveur de la mise en œuvre, le plus rapidement possible, du programme IPEC dans le mode routier.

Outre le rapport de l'IOC, les examens menés par la vérificatrice générale du Canada (VGC) en 2007 et en 2010 ont relevé de nombreuses lacunes et de multiples pratiques non efficaces quant à l'approche retenue par l'ASFC à l'égard de la collecte de l'information sur les expéditions commerciales et l'évaluation du risque correspondante.

Si l'on se réfère au Rapport de la vérificatrice générale de 2007², les plus importantes menaces à la sécurité frontalière, aujourd'hui, sont les suivantes :

- le terrorisme (terroristes et matériel lié au terrorisme);
- les armes à feu, les drogues, la pornographie juvénile et les autres marchandises de contrebande;
- la salubrité des aliments et la sécurité des produits;
- la santé des personnes entrant au Canada (par exemple s'assurer que les voyageurs ne sont pas porteurs de maladies pandémiques);

¹ www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/manif/menu-eng.html

² www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/parl_oag_200710_05_e_23829.html

¹ www.asfc-cbsa.gc.ca/prog/manif/menu-fra.html

² www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200710_05_f_23829.html

- illegal migrants (e.g. criminals, including war criminals, and economically driven migrants).

Chapter 8 of the Auditor General's 2010³ report recommended that

“[T]he Canada Border Services Agency should improve its systems and practices for monitoring the quality of electronic information that it receives during the commercial importing process—to obtain reasonable assurance that this information is accurate, complete, and timely. The Agency should then use the results of its monitoring process for continuous improvement.”

The CBSA agreed that improvements were required to address the shortcomings found in the Auditor General Report and decided that systems need to be in place to ensure that commercial information provided by all trade chain partners would be reviewed and evaluated consistently and effectively through every stage of the import process, from pre-arrival through to release.

The CBSA examined the international commercial environment to ensure that any new processes developed would be consistent with Canada's major trading partners, particularly with those of its main trading partner, the United States.

Issues

The CBSA is responsible for providing integrated border services that support national security and public safety priorities and that facilitate the free flow of persons and goods that meet all program requirements. It is challenging to deliver consistently on both the security and facilitation aspects of this mandate when faced with an ever-increasing volume of travellers and commercial goods coming into Canada. The CBSA must ensure that costs and delays associated with clearance processes on legitimate people and goods are minimized while at the same time identifying and mitigating diverse and constantly evolving threats to national health, safety, security and prosperity.

To meet these challenges, the CBSA relies on a risk-based, intelligence-driven approach, concentrating its efforts on people and goods of high or unknown risk while facilitating the entry into Canada of people and goods deemed low risk. The key to this risk-based approach is information: getting the right information to the right people at the right time ensures that border processing is both efficient and effective. Receiving electronic information about commercial goods in advance of their arrival in Canada allows the CBSA to assess any risks associated with goods and make informed decisions about those goods, thereby increasing predictability for stakeholders and minimizing delays at the border.

- la prolifération des biens à double usage (équipement, technologie ou tout type de bien qui peut être utilisé de concert avec des programmes d'armes de destruction massive);
- les migrants illégaux (par exemple les criminels, y compris les criminels de guerre, et les personnes immigrant pour des raisons économiques).

Au chapitre 8 du Rapport de la vérificatrice générale de 2010³, on trouve la recommandation suivante :

« L'Agence des services frontaliers du Canada devrait améliorer ses systèmes et ses méthodes de contrôle de la qualité des renseignements qui lui sont communiqués par voie électronique dans le cadre du processus d'importation des marchandises commerciales afin d'obtenir l'assurance raisonnable que ces renseignements sont exacts, complets et actuels. Elle devrait ensuite utiliser les résultats de ces contrôles de la qualité pour apporter des améliorations de façon continue. »

L'ASFC a reconnu que des améliorations devaient être apportées pour remédier aux lacunes mises en évidence dans le Rapport de la vérificatrice générale et elle a décidé que des systèmes devaient être mis en place pour veiller à ce que l'information sur les expéditions commerciales fournie par tous les partenaires de la chaîne commerciale soit examinée et évaluée de manière cohérente et efficace, à chacune des étapes du processus d'importation, de celle qui précède l'arrivée à celle du dédouanement.

Pour veiller à ce que les nouveaux processus élaborés cadrent avec ceux des principaux partenaires commerciaux du Canada et tout particulièrement de son principal partenaire commercial, soit les États-Unis, l'ASFC a réalisé une analyse de l'environnement commercial international.

Enjeux

L'ASFC a le mandat de fournir des services frontaliers intégrés contribuant à la mise en œuvre des priorités en matière de sécurité nationale et publique et de faciliter le libre mouvement des personnes et des marchandises qui respectent toutes les exigences imposées par les programmes. Il est difficile de s'acquitter de façon continue tant de l'aspect relatif à la sécurité que de l'aspect relatif à la facilitation de ce mandat lorsque l'on est confronté à une hausse constante du nombre de voyageurs et du volume des marchandises commerciales à destination du Canada. L'ASFC doit veiller à ce que les coûts et les délais associés aux processus de dédouanement touchant les personnes et les marchandises légitimes soient minimisés tout en cernant les menaces sur les plans de la santé, de la sécurité et de la prospérité nationales qui se présentent sous diverses formes et qui évoluent constamment, en plus de les atténuer.

Pour relever ces défis, l'ASFC s'appuie sur une approche axée sur le risque et fondée sur le renseignement en concentrant ses efforts sur les personnes et les marchandises qui présentent un niveau de risque inconnu ou élevé tout en facilitant l'entrée au pays des personnes et des marchandises dont elle considère qu'elles présentent un faible niveau de risque. La clé de cette approche axée sur le risque est l'information : en faisant parvenir l'information appropriée aux bonnes personnes, au bon moment, on veille à ce que le traitement à la frontière soit tant efficient qu'efficace. La réception, par voie électronique, de l'information sur les marchandises commerciales avant qu'elles n'arrivent au Canada permet à l'ASFC d'évaluer les risques associés aux marchandises et de prendre des décisions éclairées au sujet de ces dernières,

³ www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/parl_oag_201010_08_e_34291.html

³ www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201010_08_f_34291.html

The need to amend the existing regulations stems from a variety of factors:

- pre-arrival information is not systematically collected and screened consistently in all modes of transportation;
- specific roles, responsibilities and accountabilities for each stakeholder in the trade chain continuum are not clearly defined; and
- CBSA commercial processes are not aligned with international standards.

Pre-arrival information is not systematically collected and screened consistently in all modes of transportation

Internal program reviews undertaken by the CBSA and reports of the Auditor General of Canada have identified issues with the CBSA's ability to detect and address risks associated with commercial goods consistently and effectively. In addition, questions have been raised about the accuracy and reliability of the information provided to the CBSA about commercial goods.

The establishment of ACI requirements has enabled the CBSA to conduct automated pre-arrival risk assessments for commercial goods imported to Canada by the air and marine modes. Therefore, all goods that come to Canada by sea or by air are subjected to a consistent level of security screening. Conversely, goods that come to Canada overland (i.e. via the highway and rail modes) are not necessarily subject to the same level of security screening, as they are not subject to formal advance electronic requirements. This is significant as about 64% of goods that enter Canada are imported overland.

Specific roles, responsibilities and accountabilities for each stakeholder in the trade chain continuum are not clearly defined

Currently, the CBSA does not have reasonable assurance that the commercial information provided by stakeholders at various stages of the import process is accurate, complete and timely. For example, freight forwarders are not held accountable for transmitting specific advance commercial information on goods destined for Canada. Likewise, customs sufferance warehouse operators/licenseses are not required to acknowledge the arrival of commercial goods at their warehouses with an electronic message.

To ensure that advance commercial information is reliable, accurate and complete, it is essential that all stakeholders involved in the transportation of goods to Canada provide and be accountable for specific information relating to the movement of goods. The CBSA seeks to improve the quality of commercial information provided to it by prescribing roles, responsibilities and accountabilities for each stakeholder in the supply chain continuum. Each stakeholder will be responsible for providing specific information, which will be compared to information provided by other trade chain partners to ensure the integrity, accuracy and completeness

ce qui augmente ainsi le niveau de prévisibilité pour les intervenants et qui limite les délais à la frontière.

La nécessité de modifier les règlements existants découle d'une multiplicité de facteurs :

- l'information préalable à l'arrivée n'est pas systématiquement recueillie et vérifiée dans tous les modes de transport;
- les rôles et les responsabilités spécifiques de chaque intervenant du continuum de la chaîne commerciale ne sont pas clairement définis;
- les processus commerciaux de l'ASFC ne cadrent pas avec les normes internationales.

L'information préalable à l'arrivée n'est pas systématiquement recueillie et vérifiée dans tous les modes de transport

Les examens des programmes internes menés par l'ASFC ainsi que les rapports de la vérificatrice générale du Canada ont permis de relever un certain nombre de problèmes quant à la capacité de l'Agence d'intervenir de manière constante et efficace pour relever les risques associés aux marchandises commerciales et intervenir à leur endroit. Un certain nombre de questions quant au niveau d'exactitude et de fiabilité de l'information concernant les marchandises commerciales transmises à l'ASFC ont en outre été soulevées.

L'établissement des exigences du programme IPEC a permis à l'ASFC de réaliser des évaluations automatisées du risque avant l'arrivée des marchandises commerciales importées au Canada pour les modes aérien et maritime. À cet égard, toutes les marchandises qui sont acheminées au Canada par la voie des airs ou par mer sont soumises à un niveau de vérification de sécurité constant. À l'inverse, les marchandises qui sont acheminées au Canada par voie terrestre (c'est-à-dire par les modes routier et ferroviaire) ne font pas nécessairement l'objet du même niveau de contrôle préalable de sécurité, car elles ne sont assujetties à aucune exigence en termes de transmission d'information préalable par voie électronique. Il s'agit là d'un aspect important puisque près de 64 % des marchandises qui arrivent au Canada sont importées par voie terrestre.

Les rôles et les responsabilités spécifiques de chaque intervenant du continuum de la chaîne commerciale ne sont pas clairement définis

L'ASFC n'a pas actuellement l'assurance raisonnable que les renseignements sur les expéditions commerciales fournis par les intervenants aux diverses étapes du processus d'importation sont à la fois exacts, complets et actuels. À titre d'exemple, les agents d'expédition ne sont pas tenus de transmettre de l'information préalable particulière sur les expéditions commerciales pour les marchandises à destination du Canada. De façon semblable, les exploitants/exploitants agréés d'entrepôts d'attente des douanes ne sont pas tenus d'accuser réception des marchandises, lors de l'arrivée de celles-ci à leur entrepôt, par un message électronique.

Pour une information préalable sur les expéditions commerciales fiable, exacte et complète, il est essentiel que tous les intervenants qui participent au transport des marchandises à destination du Canada fournissent des renseignements particuliers sur le mouvement des marchandises et soient tenus responsables de ceux-ci. L'ASFC vise à améliorer la qualité de l'information qui lui est fournie sur les expéditions commerciales en établissant, à l'intention de chacun des intervenants du continuum de la chaîne d'approvisionnement, des rôles ainsi que des responsabilités. Chaque intervenant sera tenu de fournir des renseignements particuliers,

of the information the CBSA receives. For example, eManifest will require electronic information from freight forwarders. This information will then be compared to information received from carriers to identify any anomalies or inconsistencies.

CBSA commercial processes are not aligned with international standards

The United States already requires the electronic submission of advance cargo and conveyance data by carriers. The *Advance Electronic Information Regulations*,⁴ introduced in 2003, require the advance transmission of electronic cargo information and other specific data requirements from carriers for import shipments in all modes of transportation. The Automated Commercial Environment (ACE) is the United States Customs and Border Protection's (USCBP) commercial trade processing system for transmitting required advance highway, rail and marine cargo information.

In designing eManifest, the need to align with U.S. processes for the sake of a common client (i.e. highway carriers that transport goods across our shared border), was an early priority. Ensuring commonalities between eManifest and ACE allows highway carriers that have already implemented systems for ACE participation to simply modify those systems for eManifest purposes. The carriers thereby avoid the cost of implementing an entirely new system. Feedback from stakeholders confirms that the implementation costs for eManifest will be lower for those already using ACE. eManifest closely aligns information requirements between the two countries, which allows stakeholders to develop common reporting processes and, thereby, reduce complexity and duplication of effort.

In addition, the Beyond the Border Action Plan,⁵ announced by Prime Minister Stephen Harper and U.S. President Barack Obama on December 7, 2011, committed both nations to the pursuit of a shared approach to strengthening perimeter security and accelerating the legitimate flow of people, goods and services between the two countries. The implementation of eManifest supports these objectives by aligning commercial import processes in the two countries.

Finally, the implementation of eManifest ensures that commercial reporting requirements in Canada remain consistent with international standards. Since September 11, 2001, international customs administrations, organizations, conventions, and agreements

lesquels seront comparés aux renseignements fournis par d'autres partenaires de la chaîne commerciale, l'objectif étant d'assurer l'intégrité, l'exactitude et l'intégralité de l'information reçue. À titre d'exemple, le manifeste électronique exigera de la part des agents d'expédition de l'information transmise par voie électronique. Cette information sera ensuite comparée à l'information reçue des transporteurs, afin de relever d'éventuelles anomalies ou divergences.

Les processus commerciaux de l'ASFC ne cadrent pas avec les normes internationales

Les États-Unis exigent déjà des transporteurs qu'ils présentent, par voie électronique, de l'information préalable sur le fret et les moyens de transport. Le règlement *Advance Electronic Information Regulations*,⁴ adopté en 2003, exige la transmission préalable de renseignements sur le fret par voie électronique et soumet les transporteurs à d'autres exigences particulières sur le plan des données en ce qui concerne les importations, et ce, dans tous les modes de transport. Le Automated Commercial Environment (ACE) est le système de traitement des données commerciales du Service des douanes et de la protection des frontières (SDPF) des États-Unis qui prend en charge la transmission de l'information préalable sur le fret, dans les modes routier, ferroviaire et maritime.

À l'étape de la conception du manifeste électronique, on a considéré très tôt comme prioritaire la nécessité d'assurer une certaine harmonisation avec les processus implantés aux États-Unis, au bénéfice d'un client commun, c'est-à-dire les transporteurs routiers qui assurent le transport des marchandises par-delà notre frontière commune. En effet, en établissant un certain nombre de points communs entre les exigences du manifeste électronique et celles du système ACE, on permet aux transporteurs routiers ayant déjà implanté des systèmes en marge de leur participation au programme américain, de modifier tout simplement ceux-ci aux fins du manifeste électronique. Les transporteurs routiers évitent ainsi d'avoir à assumer le coût de la mise en œuvre d'un système entièrement nouveau. Les commentaires reçus des intervenants confirment que les coûts de mise en œuvre du manifeste électronique seront inférieurs pour ceux d'entre eux qui se conforment déjà aux exigences du système ACE. Dans le cadre du manifeste électronique, les exigences sur le plan de l'information en vigueur dans les deux pays sont étroitement harmonisées, ce qui permet aux intervenants d'élaborer des processus de déclaration communs, réduisant ainsi le niveau de complexité et de dédoublement des efforts.

En outre, le plan d'action Par-delà la frontière⁵, conjointement annoncé par le premier ministre Stephen Harper et le président des États-Unis Barack Obama le 7 décembre 2011, engage les deux nations à l'égard de l'adoption d'une approche commune en matière de renforcement de la sécurité du périmètre et du traitement accéléré de la circulation légitime des personnes, des biens et des services entre les deux pays. La mise en œuvre du manifeste électronique appuie ces objectifs en assurant l'harmonisation des processus relatifs aux importations commerciales dans les deux pays.

Enfin, la mise en œuvre du manifeste électronique permet de s'assurer que les exigences en matière de déclaration concernant les expéditions commerciales au Canada continueront de cadrer avec ce que prévoient les normes internationales. Depuis le

⁴ www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/advance_info/

⁵ <http://actionplan.gc.ca/en/news/bap-paf/canada-and-us-joint-action-plans-boost-security-trade-and-travel>

⁴ www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/advance_info/ (en anglais seulement)

⁵ <http://actionplan.gc.ca/fr/nouvelles/bap-paf/canada-et-les-tats-unis-mettront-uvre-deux-plans-d-action>

have focused on ensuring better trade security and facilitation. Some of the modern principles of trade security and facilitation include

- establishing harmonized international customs standards;
- using risk management principles (identifying high risk shipments based on analysis and intelligence) to screen the import and export of goods;
- requiring the submission of advance customs information;
- requiring the submission of electronic customs information; and
- facilitating legitimate trade while maintaining effective control.

Notably, these are all standards promoted by the World Customs Organization (WCO). The WCO is an intergovernmental organization that focuses extensively on customs issues with the goal of enhancing the effectiveness and efficiency of international customs processes. The WCO is recognized for its work to facilitate and secure international trade. For example, the WCO's SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, published in 2005, sets out a range of standards to guide customs administrations in providing predictable and consistent supply chain security. Canada has been a member of the WCO since 1971.

Given these issues, the CBSA recognized the need to enhance how it screened and processed commercial goods coming into Canada. Without these regulatory amendments, the CBSA would be unable to identify potential risks associated with the import of goods in the highway and rail modes. Without pre-arrival information, the CBSA would be limited in its ability to streamline import processes. In addition, Canada's commercial processes would not be in line with those of its biggest trading partner, the United States, and would not meet the standards set out by the WCO, which could result in a loss of economic prosperity.

Objectives

The eManifest initiative introduces amendments that will expand pre-arrival information requirements to include carriers in the highway and rail modes of transportation. In addition to the required data, advance information will be required from other trade chain partners involved in the importation of goods into Canada in all modes of transportation. Each member of the trade chain will have a separate obligation for various pieces of information relating to commercial goods before they are loaded onto the vessel (in marine mode only) and in advance of the estimated arrival of goods at a port of arrival in Canada (other modes). In addition, customs sufferance warehouse operators will be required to acknowledge receipt of goods through an electronic arrival message transmitted to the CBSA once the goods have arrived at their warehouse.

By mandating that all trade chain partners provide advance commercial information to the CBSA, the CBSA can risk assess all the

11 septembre 2001, les administrations, les organisations, les conventions et les ententes douanières internationales ont mis l'accent sur l'amélioration de la sécurité et la facilitation des échanges. Au rang des principes modernes qui caractérisent la sécurité et la facilitation des échanges, il y a :

- l'établissement de normes douanières internationales harmonisées;
- l'adoption de principes de la gestion du risque (détermination des expéditions présentant un niveau de risque élevé sur la base de l'analyse et du renseignement) afin de contrôler l'importation et l'exportation des marchandises;
- l'obligation de présenter de l'information douanière préalable;
- l'obligation de présenter l'information douanière par voie électronique;
- la facilitation des échanges légitimes tout en maintenant un contrôle efficace.

Il y a lieu de signaler qu'il s'agit dans chacun des cas de normes dont l'Organisation mondiale des douanes (OMD) fait la promotion. L'OMD est une organisation intergouvernementale qui examine en profondeur les enjeux douaniers avec pour objectif d'améliorer l'efficacité et l'efficience des processus douaniers internationaux. Cet organisme est reconnu pour le travail qu'il consacre à la facilitation et à la protection des échanges internationaux. À titre d'exemple, le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre SAFE) de l'OMD, publié en 2005, établit un certain nombre de normes qui visent à encadrer les administrations douanières en vue d'assurer la sécurité prévisible et cohérente de la chaîne d'approvisionnement. Le Canada est membre de l'OMD depuis 1971.

Au vu de ces enjeux, l'ASFC a reconnu la nécessité d'améliorer la façon dont elle contrôle et traite les marchandises commerciales arrivant au Canada. Sans les modifications réglementaires, l'ASFC ne serait pas en mesure de relever les risques potentiels associés à l'importation des marchandises, dans les modes routier et ferroviaire. Sans information préalable à l'arrivée des marchandises, l'ASFC verrait sa capacité de rationaliser les processus d'importation limitée. En outre, les processus commerciaux du Canada ne seraient pas conformes à ceux de son principal partenaire commercial, soit les États-Unis; le Canada ne respecterait pas non plus les normes établies par l'OMD, ce qui pourrait nuire à la prospérité économique.

Objectifs

L'initiative du manifeste électronique met de l'avant un certain nombre de modifications qui étendront les exigences relatives à la transmission d'information préalable par voie électronique de manière à englober les transporteurs des modes routier et ferroviaire. Outre les données requises, de l'information préalable sera exigée d'autres partenaires de la chaîne commerciale qui interviennent dans l'importation de biens au Canada, et ce, dans tous les modes de transport. Chaque membre de la chaîne commerciale sera assujéti à des obligations distinctes à l'égard de divers éléments d'information concernant les marchandises commerciales avant que celles-ci ne soient chargées sur le bateau (uniquement dans le mode maritime) et avant qu'elles n'arrivent au Canada (autres modes). En outre, les exploitants d'entrepôt d'attente des douanes seront tenus de faire parvenir à l'ASFC un message électronique d'arrivée, une fois que les marchandises seront arrivées à leur entrepôt.

En imposant à tous les partenaires de la chaîne commerciale de fournir de l'information préalable sur les expéditions

relevant information relating to goods in advance of their arrival in Canada, thereby enhancing security. At the same time, trade facilitation will be improved, as those commercial goods deemed low risk would benefit from a more efficient border clearance process.

The improved risk assessment process made possible by the pre-arrival electronic transmission of commercial information under the eManifest initiative will lead to shorter and more predictable clearance times for low-risk commercial goods. Also, the automation of customs processes will improve the CBSA's ability to monitor data quality and integrity, to monitor and enforce compliance, and to establish service standards for many of its key services to trade chain partners, such as those relating to processing times and wait times at land border crossings.

Description

The regulatory amendments herein are being made pursuant to subsection 8.1(8), sections 12 and 12.1, subsection 14(2), sections 22, 30 and 109.1 and subsection 164(1) of the *Customs Act*. These amendments will enact the changes required to implement eManifest and enhance ACI.

Package 1 includes amendments to the following regulations:

1. *Reporting of Imported Goods Regulations*;⁶
2. *Customs Sufferance Warehouses Regulations*;⁷
3. *Transportation of Goods Regulations*;⁸
4. *Designated Provisions (Customs) Regulations*;⁹ and
5. *Presentation of Persons (2003) Regulations*¹⁰ (consequential amendments).

1. Reporting of Imported Goods Regulations

Interpretation

The terms “airport of arrival,” “commercial driver,” “courier,” “emergency conveyance,” “fishing vessel,” “freight forwarder,” “NAV CANADA,” and “port of arrival” will be added to the Regulations. The definitions of the terms “commercial goods” and “specified goods” will be amended to detail the goods included in new sections of the Regulations as well as the goods that will not be covered by the new sections of the Regulations.

Highway cargo and conveyance information

Baseline scenario: Currently, commercial highway carriers may provide paper documentation to the CBSA regarding imported goods upon arrival at the border. Since November 2010, highway

commerciales à l'ASFC, l'Agence peut procéder à une évaluation du risque portant sur tous les renseignements pertinents au sujet des marchandises, et ce, avant qu'elles n'arrivent au Canada, améliorant du coup la sécurité. On améliore également, en parallèle, la situation sur le plan de la facilitation du commerce, puisque les marchandises commerciales considérées à faible risque profiteront d'un processus de dédouanement à la frontière plus efficient.

L'amélioration du processus d'évaluation du risque qui sera possible grâce à la transmission d'information préalable sur les expéditions commerciales par voie électronique, en vertu de l'initiative du manifeste électronique, engendrera une réduction des délais de dédouanement pour les marchandises commerciales à faible risque, en plus de rendre ceux-ci plus prévisibles. En outre, l'automatisation des processus douaniers permettra à l'ASFC de mieux surveiller l'intégrité et la qualité des données, de surveiller la situation sur le plan de l'observation et d'intervenir, le cas échéant, à ce chapitre, en plus d'établir des normes à l'égard de plusieurs de ses principaux services pour les partenaires de la chaîne commerciale, notamment au chapitre des délais de traitement et des temps d'attente aux postes frontaliers terrestres.

Description

Les modifications réglementaires qui font l'objet du présent document sont apportées en vertu du paragraphe 8.1(8), des articles 12 et 12.1, du paragraphe 14(2), des articles 22, 30 et 109.1 et du paragraphe 164(1) de la *Loi sur les douanes*. Ces modifications permettront d'apporter les changements qui s'imposent pour assurer la mise en œuvre de l'initiative du manifeste électronique et améliorer l'IPEC.

La série 1 englobe les modifications qui visent les règlements suivants :

1. *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*⁶;
2. *Règlement sur les entrepôts d'attente des douanes*⁷;
3. *Règlement sur le transit des marchandises*⁸;
4. *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*⁹;
5. *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*¹⁰ (modifications corrélatives).

1. Règlement sur la déclaration des marchandises importées

Interprétation

Les termes ou expressions « aéroport d'arrivée », « agent d'expédition », « bateau de pêche », « messenger », « moyen de transport de secours », « NAV CANADA », « port d'arrivée » et « routier » seront ajoutés au Règlement. La définition des expressions « marchandises commerciales » et « marchandises spécifiées » sera modifiée de manière à décrire les marchandises incluses dans les nouvelles dispositions du Règlement ainsi que les marchandises qui ne seront pas couvertes par les nouvelles dispositions du Règlement.

Renseignements sur le moyen de transport et le fret du mode routier

Scénario de référence : Actuellement, les transporteurs routiers du secteur commercial peuvent soumettre à l'ASFC des documents imprimés sur les marchandises importées au moment où ils se

⁶ <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-873/index.html>

⁷ <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-1065/index.html>

⁸ <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-1064/index.html>

⁹ <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2002-336/index.html>

¹⁰ <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2003-323/page-1.html>

⁶ <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-86-873/index.html>

⁷ <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-86-1065/index.html>

⁸ <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-86-1064/index.html>

⁹ <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2002-336/index.html>

¹⁰ <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2003-323/page-1.html>

carriers have had the option to provide this information to the CBSA electronically.

Regulated scenario: The amendments will require highway carriers to provide cargo and conveyance information (e.g. cargo description, licence plate information) electronically to the CBSA at least one hour before the conveyance arrives at the border. This requirement will give the CBSA time to assess risks and make informed determinations without creating significant delays to the travel time of the carrier.

The required information will be provided to the CBSA by either the carrier or on its behalf by a third-party service provider using either a direct connection or the CBSA's free Internet portal. Both the direct connection and the Internet portal are considered acceptable means of transmission to meet the information requirements.

Virtually all commercial carriers transporting commercial goods to Canada also transport goods to the United States, where they are currently required to transmit information electronically to the USCBP in advance of arrival at the U.S. border. Since it is more economically feasible to transport goods both coming into and leaving Canada (rather than making one leg of the journey empty and therefore without revenue), it is assumed that the majority of carriers entering or returning to Canada are already electronically capable of complying with U.S. requirements.

Rail cargo, conveyance and arrival message information

Baseline scenario: Currently, all rail carriers transporting commercial goods to Canada provide cargo and conveyance information to the CBSA either electronically or in paper form. Although the majority of rail carriers provide this information electronically, they are not currently required to notify the CBSA when the train physically crosses the border into Canada.

Regulated scenario: The amendments will require rail carriers to provide cargo and conveyance information electronically to the CBSA at least two hours before the train is expected to cross the border into Canada. In addition, rail carriers will be required to provide an electronic arrival message to the CBSA without delay after the train crosses the border into Canada. This requirement will give the CBSA time to assess risks and make informed determinations without creating significant delays to the travel time of the rail carriers. The electronic arrival message will identify the date, time and the CBSA office of arrival.

Between 2007 and 2012, 99.6% of cargo and conveyance information provided by rail carriers was submitted electronically. Therefore, this change is expected to have a minimal impact on rail carriers.

Electronic arrival messages in the air and marine modes

Baseline scenario: Currently, carriers in the air and marine modes are not required to notify the CBSA when the conveyance arrives in Canada. Instead, the CBSA automatically generates an

présentent à la frontière. Depuis novembre 2010, les transporteurs routiers ont l'option de transmettre cette information à l'ASFC par voie électronique.

Scénario réglementé : Les modifications exigeront des transporteurs routiers qu'ils transmettent les renseignements sur le fret et le moyen de transport (par exemple description du fret, plaque d'immatriculation) par voie électronique à l'ASFC au moins une heure avant que le moyen de transport n'arrive à la frontière. Cette exigence donnera à l'ASFC le temps nécessaire pour évaluer les risques et prendre une décision éclairée sans avoir à retarder indûment le transporteur.

Les renseignements demandés seront transmis à l'ASFC soit par le transporteur soit en son nom, par un fournisseur de services tiers, au moyen d'une connexion directe ou du portail Internet gratuit de l'ASFC. La connexion directe et le portail Internet sont considérés comme des moyens de transmission acceptables pour répondre aux exigences en matière d'information.

La quasi-totalité des transporteurs du secteur commercial qui assurent le transport de marchandises commerciales à destination du Canada transportent également des marchandises à destination des États-Unis où ils sont actuellement tenus de transmettre de l'information par voie électronique au SDPF avant leur arrivée à la frontière américaine. Puisqu'il est plus rentable de transporter des marchandises à la fois à destination du Canada et à destination des États-Unis (plutôt que d'avoir à faire le trajet dans l'une des directions à vide, ce qui se traduit par une perte de revenu), on tient pour acquis que la majorité des transporteurs arrivant au Canada ou revenant au pays disposent déjà des moyens électroniques nécessaires, puisqu'ils doivent se conformer aux exigences américaines.

Message d'arrivée et renseignements sur le moyen de transport et le fret du mode ferroviaire

Scénario de référence : Actuellement, tous les transporteurs ferroviaires qui transportent des marchandises commerciales à destination du Canada fournissent à l'ASFC des renseignements sur le fret et le moyen de transport par voie électronique ou sous forme imprimée. Bien que la majorité des transporteurs ferroviaires fournissent cette information par voie électronique, ils ne sont pas actuellement tenus d'informer l'ASFC lorsque le train franchit la frontière canadienne.

Scénario réglementé : Les modifications imposeront aux transporteurs ferroviaires de transmettre, par voie électronique, les renseignements sur le fret et le moyen de transport à l'ASFC au moins deux heures avant que le train ne franchisse la frontière canadienne. En outre, les transporteurs ferroviaires seront tenus de transmettre sans tarder, à l'ASFC, un message d'arrivée électronique après que le train aura franchi la frontière canadienne. Cette exigence donnera à l'ASFC le temps nécessaire pour évaluer les risques et prendre une décision éclairée sans avoir à retarder indûment le transporteur ferroviaire. Le message d'arrivée électronique fera état de la date, de l'heure et du bureau d'arrivée de l'ASFC.

Entre 2007 et 2012, 99,6 % des renseignements sur le fret et le moyen de transport transmis par les transporteurs ferroviaires l'ont été par voie électronique. On s'attend donc à ce que ce changement ait des répercussions limitées sur les transporteurs ferroviaires.

Messages d'arrivée électroniques des modes aérien et maritime

Scénario de référence : Actuellement, les transporteurs des modes aérien et maritime ne sont pas tenus d'informer l'ASFC lorsque le moyen de transport arrive au Canada. L'ASFC génère

arrival time based on the estimated time of arrival provided by the carrier.

Regulated scenario: The amendments will require air and marine carriers to provide an electronic arrival message to the CBSA without delay upon arrival in Canada. Specifically, air carriers will be required to provide this message without delay after the aircraft is cleared by NAV CANADA to land at an airport following arrival in Canada. Marine carriers will be required to provide this message without delay after the vessel docks at a marine port of entry.

Removal of break-bulk exemption

“Break-bulk goods” are commercial goods that are neither transported within a cargo container nor in bulk (e.g. grain stowed loosely in the vessel’s hold) and include goods such as oil and gas equipment, construction equipment, and automobiles.

Baseline scenario: Currently, marine carriers that transport break-bulk goods to Canada are required to provide cargo and conveyance information to the CBSA at least 24 hours before the goods are loaded onto the vessel at the foreign port. However, carriers may request an exemption from this requirement and permission to provide this information to the CBSA 24 hours before a vessel’s arrival at a port in Canada.

Regulated scenario: The amendments will extend the beneficial time frame (24 hours before the estimated arrival at a port of arrival in Canada versus 24 hours before the goods are loaded onto the vessel at the foreign port) for approved marine break-bulk carriers to all marine carriers transporting break-bulk goods, eliminating the need for carriers to complete an application and maintain an authorization with the CBSA. As a result of the elimination of the need to apply for and maintain exemption status, marine carriers with break-bulk goods that have difficulty meeting the pre-load time frame requirement will no longer incur costs related to the application and maintenance of the exemption status in order to gain flexibility in transmitting cargo and conveyance data.

In addition to section 13.8, other sections that relate to the exemption (sections 13.81, 13.82, 13.83, 13.84, 13.85 and 13.86) are being repealed as consequential amendments to the removal of the exemption.

Carrier code requirements

A carrier code is a four-digit unique identifier that is assigned by the CBSA to a commercial carrier or a freight forwarder free of charge. The carrier code lets the CBSA know with whom it is doing business, and serves a similar function as a passport for a traveller entering Canada.

Baseline scenario: Currently, all commercial carriers transporting commercial goods to Canada require a carrier code. However, this is an administrative and not a legal requirement

plutôt automatiquement une heure d’arrivée en s’appuyant sur l’heure d’arrivée estimée fournie par le transporteur.

Scénario réglementé : Les modifications imposeront aux transporteurs aériens et maritimes de transmettre, sans tarder, à l’ASFC, un message d’arrivée électronique, à leur arrivée au Canada. Plus spécifiquement, les transporteurs aériens seront tenus de fournir ce message sans tarder, après que l’aéronef aura reçu, de NAV CANADA, la permission de se poser à un aéroport à la suite de son arrivée au Canada. Les transporteurs maritimes seront tenus de fournir ce message sans tarder, après que l’embarcation aura accosté à un port d’entrée maritime à la suite de son arrivée au Canada.

Suppression de l’exemption relative aux marchandises diverses

Par « marchandises diverses », on entend des marchandises commerciales qui ne sont ni transportées dans un conteneur ni en vrac (par exemple du grain entreposé sans contenant dans la cale du navire). Figurent dans cette catégorie, l’équipement utilisé dans les secteurs du pétrole et du gaz, les engins de chantier ainsi que les automobiles.

Scénario de référence : Actuellement, les transporteurs maritimes qui amènent des marchandises diverses au Canada sont tenus de fournir des renseignements sur le fret et le moyen de transport à l’ASFC au moins 24 heures avant que lesdites marchandises ne soient chargées à bord du navire, au port situé à l’étranger. Cependant, les transporteurs peuvent demander à être soustraits à cette exigence et se voir autoriser à communiquer cette information à l’ASFC 24 heures avant l’arrivée d’un navire à un port au Canada.

Scénario réglementé : Les modifications étendront la mesure visant le délai plus favorable (24 heures avant l’arrivée estimée à un port d’arrivée au Canada par rapport à 24 heures avant que les marchandises ne soient chargées à bord d’un navire dans un port étranger) qui s’applique actuellement aux transporteurs maritimes approuvés transportant des marchandises diverses à tous les transporteurs maritimes visés par cette situation, éliminant ainsi l’obligation, pour les transporteurs, de remplir une demande destinée à l’ASFC et de prendre les dispositions nécessaires pour conserver leur exemption. Puisque la nécessité de présenter une demande d’exemption et de prendre les dispositions nécessaires pour la conserver sera éliminée, les transporteurs maritimes transportant des marchandises diverses qui ont de la difficulté à respecter le délai de transmission des renseignements avant le chargement n’auront plus à supporter les coûts liés à la demande et au maintien de l’exemption pour jouir d’une certaine souplesse sur le plan de la transmission des renseignements sur le fret et le moyen de transport.

En plus de l’article 13.8, d’autres articles relatifs à l’exemption (articles 13.81, 13.82, 13.83, 13.84, 13.85 et 13.86) seront abrogés, puisqu’ils représentent des modifications corrélatives liées à la suppression de l’exemption.

Exigences relatives au code de transporteur

Le code de transporteur est un code d’identification unique à quatre chiffres gratuitement attribué par l’ASFC à un transporteur commercial ou à un agent d’expédition. Le code de transporteur permet à l’ASFC de déterminer avec qui elle traite; à cet égard, on peut considérer que le code de transporteur a la même fonction qu’un passeport, dans le cas d’un voyageur arrivant au Canada.

Scénario de référence : Actuellement, tous les transporteurs transportant des marchandises commerciales à destination du Canada ont besoin d’un code de transporteur. Cependant, il s’agit

(i.e. without a carrier code, a carrier would be unable to provide information). As there are no formal terms and conditions that apply to the issuance and use of carrier codes, the CBSA has no legal recourse for addressing carrier code problems and abuses.

The *Jobs and Growth Act, 2012*, which was passed on December 14, 2012, provides for amendments to section 12.1 of the *Customs Act*. When the section 12.1 comes into force, it will codify the requirements for obtaining a valid carrier code.

Regulated scenario: According to section 12.1 of the *Customs Act*, commercial carriers and freight forwarders are required to hold a valid carrier code. A carrier may hold one carrier code for each mode of transportation in which it is engaged; a freight forwarder may only hold one carrier code. The regulatory amendments will specify the terms and conditions for obtaining a carrier code and the grounds for suspending or cancelling a carrier code. As well, carriers and freight forwarders will be required to keep the information regarding their carrier codes up to date and to inform the CBSA of certain changes.

The carrier code requirements will ensure that carriers and freight forwarders are accountable for the advance commercial information they provide to the CBSA. In addition, the regulations will allow the CBSA to suspend or cancel a carrier code if a person contravenes a provision of a federal act or regulation (e.g. smuggling), if a person fails to pay an amount under the Act (e.g. failing to pay duties and taxes), or if a person provides false or misleading information in the application for a carrier code.

Freight forwarder cargo information

Baseline scenario: Currently, freight forwarders in the air and marine modes provide secondary information on commercial goods to the CBSA in paper form, and only after the goods have arrived in Canada. Secondary information consists of additional details about the goods, such as the name of the person receiving the goods and the delivery address. Although freight forwarders provide this information in practice, they are not required to do so under the Regulations.

Regulated scenario: The amendments will require freight forwarders in all modes of transportation to provide the secondary or supplementary information to the CBSA electronically and within prescribed time frames, prior to the goods arriving in Canada, as follows:

Marine	Air	Rail	Highway
At least 24 hours before loading the goods or at least 24 hours before the estimated time of arrival at a port of arrival in Canada, depending on type and origin of goods.	At least 4 hours before the estimated time of arrival or at the time of departure, depending on the duration of the flight.	2 hours before the conveyance arrives in Canada.	1 hour before the conveyance arrives in Canada.

d'une exigence à caractère administratif et non d'une exigence prévue par la loi (c'est-à-dire que sans code de transporteur, un transporteur ne pourrait fournir d'information). Comme il n'existe aucune condition officielle encadrant l'émission et l'utilisation des codes de transporteur, l'ASFC ne jouit d'aucun recours judiciaire pour intervenir à l'égard des problèmes et des abus concernant les codes de transporteur.

La *Loi de 2012 sur l'emploi et la croissance*, sanctionnée le 14 décembre 2012, prévoit des modifications à l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes*. Le nouvel article 12.1, lorsqu'il sera en vigueur, codifie l'exigence quant à un code de transporteur valide.

Scénario réglementé : En vertu de l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes*, les transporteurs commerciaux et les agents d'expédition sont tenus de détenir un code de transporteur valide. Un transporteur peut détenir un code de transporteur par mode de transport qu'il assume, alors qu'un agent d'expédition ne peut détenir qu'un seul code de transporteur. Les modifications réglementaires précisent les conditions sous lesquelles il est possible d'obtenir un code de transporteur ainsi que les motifs pour lesquels un tel code pourrait être suspendu ou annulé. En outre, les transporteurs et les agents d'expédition seront tenus de garder l'information relative à leur code de transporteur à jour et de faire part à l'ASFC de certains changements.

Les exigences relatives au code de transporteur garantiront que les transporteurs et les agents d'expédition sont tenus responsables de l'information préalable sur les expéditions commerciales qu'ils communiquent à l'ASFC. En outre, les règlements permettront à l'ASFC de suspendre ou d'annuler un code de transporteur si une personne contrevient à une disposition d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral (par exemple faire la contrebande), si une personne ne paie pas des sommes dues selon la Loi (par exemple ne pas payer les droits et les taxes), ou si une personne fournit de l'information fautive ou trompeuse lors d'une demande de code de transporteur.

Renseignements sur le fret des agents d'expédition

Scénario de référence : Actuellement, les agents d'expédition dans les modes aérien et maritime fournissent des renseignements secondaires sur les marchandises commerciales à l'ASFC sous forme imprimée, et uniquement après que les marchandises soient arrivées au Canada. Les renseignements secondaires visent à fournir des détails additionnels sur les marchandises, comme le nom de leur destinataire ainsi que l'adresse de livraison. Bien que les agents d'expédition fournissent cette information en pratique, ils ne sont pas tenus de le faire en vertu du Règlement.

Scénario réglementé : En vertu des modifications, les agents d'expédition de tous les modes de transport seront tenus de transmettre à l'ASFC les renseignements secondaires ou supplémentaires par voie électronique, et ce, dans les délais prescrits, avant que les marchandises n'arrivent au Canada. Ces délais sont les suivants :

Maritime	Aérien	Ferroviaire	Routier
Au moins 24 heures avant de charger les marchandises ou 24 heures avant l'arrivée estimée à un port d'arrivée au Canada, selon le type et l'origine des marchandises.	Au moins 4 heures avant l'heure d'arrivée prévue à l'aéroport ou au moment du départ selon la durée du vol.	2 heures avant l'arrivée du moyen de transport au Canada.	1 heure avant l'arrivée du moyen de transport au Canada.

Marine bay plan (vessel stow plan)

The marine bay plan is a standard marine transportation document that assigns a numbered position to all cargo bays on the vessel and details the exact location of each container being transported on board the vessel. It is used by persons in the marine transportation industry to identify all the containers and their location on a vessel. Information about each container and its specific location is electronically logged as the vessel is loaded and unloaded at a port, serving as a “blueprint” of the cargo and other stowage locations. This data can be represented visually as a virtual x-ray revealing the location of each container.

Baseline scenario: Currently, marine carriers are not required to provide the CBSA with the vessel bay or stow plan. However, most marine carriers provide it to other carriers and marine terminal operators as part of their business operations. Also, since 2009, U.S.-bound marine carriers have been required to provide vessel stow plans to the USCBP.

Regulated scenario: Pursuant to these amendments, marine carriers will be required to provide the vessel bay or stow plan to the CBSA electronically within 48 hours after the vessel leaves the last foreign port before its estimated arrival at a port of arrival in Canada. This information will enable the CBSA to identify unreported containers and pinpoint containers which may pose risk. Cargo information provided by the carrier for goods expected to be transported to Canada before the goods are loaded onto the vessel will be compared to bay plan data provided after the containers are loaded aboard the vessel.

2. Customs Sufferance Warehouses Regulations**Electronic arrival messages for in-land customs sufferance warehouses**

Baseline scenario: Currently, sufferance warehouse operators are not required to electronically notify the CBSA of the arrival of goods at their warehouses. However, sufferance warehouse operators acknowledge the receipt of goods in a warehouse either by endorsing a customs document or transportation document presented by the carrier, or by issuing a transfer document to the carrier. This proof of receipt shows that goods have been physically transferred from the carrier to the warehouse operator.

Regulated scenario: Pursuant to these amendments, sufferance warehouse operators will be required to acknowledge the receipt of goods in their warehouse through an electronic arrival message. As most warehouse operators (634 of 1 017) already receive electronic messages from the CBSA, they would be able to transmit an electronic arrival message to the CBSA through their existing systems at a negligible cost.

Note: The electronic arrival message does not apply to goods imported under the courier Low Value Shipment (LVS) Program (e.g. casual goods or goods that have an estimated value of less than \$2,500) that are transported by or on behalf of a courier that has been authorized to account for those goods in accordance with subsection 32(4) of the *Customs Act*.

Plan de chargement maritime (plan d'arrimage du bateau)

Le plan de chargement est un document de transport maritime standard qui permet d'attribuer un numéro à tous les espaces qui se trouvent dans les soutes du navire. Il permet également de décrire de manière détaillée l'emplacement précis de chacun des conteneurs à bord du navire. Des intervenants du secteur du transport maritime ont recours à ce document pour identifier tous les conteneurs et l'endroit où ils se trouvent à bord d'un navire. L'information sur chaque conteneur et l'endroit précis où il se trouve est consignée électroniquement, au moment du chargement et du déchargement du navire; on dispose ainsi d'un « plan » du fret et des autres emplacements d'arrimage. Cette information peut être représentée comme une « radiographie » virtuelle qui permet de révéler l'emplacement de chaque conteneur.

Scénario de référence : Actuellement, les transporteurs maritimes ne sont pas tenus de fournir le plan de chargement ou le plan d'arrimage à l'ASFC. Cependant, la plupart des transporteurs maritimes les remettent à d'autres transporteurs et exploitants de terminaux maritimes dans le cadre de leurs activités. En outre, depuis 2009, les transporteurs maritimes qui livrent des marchandises aux États-Unis sont tenus de fournir les plans d'arrimage au SDPF des États-Unis.

Scénario réglementé : En vertu des modifications, les transporteurs maritimes seront tenus de fournir le plan de chargement ou le plan d'arrimage à l'ASFC, par voie électronique, dans les 48 heures suivant le moment où le navire a quitté son dernier port étranger, avant son arrivée estimée à un port d'arrivée au Canada. Cette information permettra à l'ASFC d'identifier les conteneurs non déclarés et de repérer plus précisément ceux qui pourraient poser un risque. On comparera aussi les renseignements sur le fret fournis par le transporteur avant le chargement sur le navire des marchandises qu'il prévoit amener au Canada aux renseignements qui figurent sur le plan de chargement fourni après que les conteneurs sont chargés sur le navire.

2. Règlement sur les entrepôts d'attente des douanes**Messages d'arrivée électroniques pour les entrepôts d'attente des douanes intérieurs**

Scénario de référence : À l'heure actuelle, les exploitants d'entrepôts d'attente ne sont pas tenus d'informer l'ASFC, par voie électronique, de l'arrivée de marchandises à leur entrepôt. Cependant, les exploitants d'entrepôts d'attente confirmeront la réception de marchandises à un entrepôt soit en signant un document des douanes ou un document de transport présenté par le transporteur soit en remettant un document de transfert à ce dernier. Cette preuve de réception permet d'établir que les marchandises ont bel et bien été transférées du transporteur à l'exploitant d'entrepôt.

Scénario réglementé : En vertu des modifications, les exploitants d'entrepôts d'attente seront tenus d'accuser réception de marchandises dans leur entrepôt au moyen d'un message d'arrivée électronique. Puisque la plupart des exploitants d'entrepôts (634 sur 1 017) reçoivent déjà des messages électroniques de l'ASFC, ils seront en mesure, sans avoir à engager de frais importants, de lui transmettre un message d'arrivée électronique au moyen de leurs systèmes existants.

Note : Les modifications réglementaires ne s'appliqueront pas aux marchandises importées dans le cadre du Programme des messageries d'expéditions de faible valeur (EFV) [par exemple les marchandises occasionnelles ou des marchandises dont la valeur est estimée être inférieure à 2 500 \$] qui sont transportées par ou pour une messagerie qui a été autorisée à faire la déclaration de ces

3. *Transportation of Goods Regulations*

Amendments to the record requirements

Baseline scenario: Currently, commercial carriers are required to keep records relating to all commercial goods transported by them to Canada for three years plus the current year. Carriers are required to keep paper records about cargo that has been imported into Canada on previous trips (e.g. who shipped the goods and where the goods were delivered).

Regulated scenario: Pursuant to these amendments, record-keeping requirements will be extended to freight forwarders and will include all information provided to and received from the CBSA electronically for three years plus the current year.

4. *Designated Provisions (Customs) Regulations*

The Administrative Monetary Penalty System (AMPS) program is a civil penalty regime that ensures compliance with legislation through the application of monetary penalties. Section 109.1 of the *Customs Act* authorizes the CBSA to issue penalties for non-compliance with requirements that have been designated in the *Designated Provisions (Customs) Regulations*.

In the commercial stream, AMPS penalties have been issued by the CBSA since October 7, 2002, for non-compliance with program requirements found either at the border or through post-release verification of company records.

Baseline scenario: Currently, monetary penalties are not assessed by the CBSA against air and marine carriers regarding existing advance commercial information requirements.

Regulated scenario: The *Designated Provisions (Customs) Regulations* will be amended to designate new subsections 12.1(2) and (7) of the *Customs Act* and new sections of the *Reporting of Imported Goods Regulations*. Together with existing designated provisions, this will allow the CBSA to assess administrative monetary penalties for non-compliance in the following situations:

- failing to provide pre-arrival cargo and conveyance information;
- failing to provide cargo and conveyance information electronically or within the prescribed time frames;
- failing to notify the CBSA without delay of a change to the advance commercial information provided;
- failing to comply with a notification issued by the CBSA regarding commercial goods destined for Canada; and
- failing to hold a valid carrier code.

The new administrative monetary penalties conform to the existing standards of the CBSA's AMPS program, which is based on uniform systematic criteria reflecting the risk and impact of each contravention.

marchandises conformément au paragraphe 32(4) de la *Loi sur les douanes*.

3. *Règlement sur le transit des marchandises*

Modifications aux exigences relatives aux dossiers

Scénario de référence : Actuellement, les transporteurs commerciaux sont tenus de conserver des dossiers sur toutes les marchandises commerciales dont ils ont assuré le transport jusqu'au Canada pendant une période de trois ans, en plus de l'année en cours. Les transporteurs sont tenus de conserver des dossiers imprimés en ce qui concerne le fret qui a été importé au Canada lors de voyages précédents (par exemple qui a expédié les marchandises et où celles-ci ont été livrées).

Scénario réglementé : En vertu des modifications, les agents d'expédition seront également assujettis aux exigences en matière de tenue de dossiers et ces exigences incluront tous les renseignements fournis à l'ASFC et reçus de celle-ci, par voie électronique, pendant une période de trois ans, en plus de l'année en cours.

4. *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*

Le programme du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP) est un régime de sanctions civil qui assure le respect de la loi par l'application de sanctions pécuniaires. L'article 109.1 de la *Loi sur les douanes* autorise l'ASFC à imposer des sanctions pour cause de non-conformité avec les exigences qui ont été désignées dans le *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*.

Dans la filière commerciale, l'ASFC inflige des sanctions en vertu du RSAP depuis le 7 octobre 2002, pour cause de non-conformité avec les exigences des programmes révélée à la frontière ou par une vérification des dossiers de l'entreprise, après que la mainlevée a été accordée.

Scénario de référence : Actuellement, l'ASFC n'inflige pas de sanctions pécuniaires à l'endroit des transporteurs aériens et maritimes à l'égard des exigences existantes concernant la transmission d'information préalable sur les expéditions commerciales par voie électronique.

Scénario réglementé : Le *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)* sera modifié afin de désigner les nouveaux paragraphes 12.1(2) et (7) de la *Loi sur les douanes* ainsi que de nouveaux articles du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*. Avec les textes désignés déjà en place, cela permettra à l'ASFC d'infliger des sanctions administratives pécuniaires pour cause de non-conformité dans les situations suivantes :

- omission de transmettre les renseignements sur le fret et le moyen de transport avant l'arrivée;
- omission de transmettre les renseignements sur le fret et le moyen de transport par voie électronique ou dans les délais prescrits;
- omission de faire part sans délai à l'ASFC de tout changement à l'information préalable sur les expéditions commerciales transmises;
- omission de se conformer à un avis délivré par l'ASFC concernant des marchandises commerciales à destination du Canada;
- omission de détenir un code de transporteur valide.

Les nouvelles sanctions administratives pécuniaires sont conformes aux normes existantes du RSAP de l'ASFC, lequel est fondé sur des critères systématiques uniformes qui témoignent du niveau de risque et des répercussions de chaque infraction.

5. *Presentation of Persons (2003) Regulations*

Consequential amendments to the *Presentation of Persons (2003) Regulations* will standardize certain provisions with the new section 12.1 of the *Customs Act*, as well as the new provisions of the *Reporting of Imported Goods Regulations*.

Consequential amendments

The order and numbering of most of the existing sections of the *Reporting of Imported Goods Regulations* are being amended, and other minimal wording changes in some of the existing sections of these Regulations are being made to ensure that requirements are laid out as clearly and logically as possible. Schedules to the Regulations will be added or amended to detail the advance commercial information required to be provided by carriers and freight forwarders.

Regulatory and non-regulatory options considered

Section 12.1 of the *Customs Act* provides the Governor in Council with the authority to make regulations regarding advance commercial information in all modes of transportation. The present amendments are necessary to complete the implementation of the ACI program and to ensure that the deficiencies identified by the CDI and AGC reports are addressed. In addition, these amendments will ensure that the CBSA has the proper tools to effectively screen and process all commercial goods coming into Canada.

Implementing eManifest as an administrative policy, as opposed to codifying it in regulation, would mean keeping both a paper-based process and an electronic-based process since both would be legally permissible. This redundancy would limit the benefits which will be realized by the current plan to mandate exclusively electronic processes due to the challenges associated with data management and the costs of maintaining parallel systems.

Benefits and costs

A cost-benefit analysis (CBA) for the full implementation of the eManifest initiative (Packages 1 and 2) was completed, covering an 11-year period from 2015 (the year the regulations in Package 1 are planned to come into force) to 2025 (the tenth year of the full implementation).

Based on a preliminary analysis, the eManifest initiative was assessed to have a medium level of cost impact (between \$10 and \$100 million in present value). As a result, the CBA followed Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) guidelines for medium-impact initiatives, which require that

- all costs and those benefits where data are easily available be monetized and present; and
- all non-measurable benefits be analyzed qualitatively.

5. *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane*

Des modifications corrélatives au *Règlement de 2003 sur l'obligation de se présenter à un bureau de douane* uniformiseront certaines dispositions avec le nouvel article 12.1 de la *Loi sur les douanes* et les nouvelles dispositions du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.

Modifications corrélatives

L'ordre et la numérotation de la plupart des articles existants du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* seront modifiés et d'autres changements minimaux aux articles existants de ce règlement seront apportés afin de veiller à ce que les exigences soient présentées de la manière la plus claire et la plus logique possible. On modifiera les annexes du Règlement ou on en ajoutera afin de décrire, de manière détaillée, l'information préalable sur les expéditions commerciales que doivent fournir les transporteurs et les agents d'expédition.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

L'article 12.1 de la *Loi sur les douanes* confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements concernant la transmission d'information préalable sur les expéditions commerciales par voie électronique dans tous les modes de transport. Les présentes modifications s'imposent pour mener à bien la mise en œuvre du programme IPEC ainsi que pour remédier aux lacunes révélées dans les rapports de l'IOC et de la VGC. En outre, ces modifications permettent de faire en sorte que l'ASFC dispose des outils appropriés pour contrôler et traiter toutes les marchandises commerciales entrant au Canada.

La mise en œuvre de l'initiative du manifeste électronique par la voie d'une politique administrative, plutôt que par sa codification au sein de règlements signifierait que l'on devrait conserver à la fois un processus imprimé traditionnel et un processus électronique, puisque ces deux solutions seraient possibles en vertu de la loi. Cette redondance limiterait les avantages qui découleront du plan actuel qui consiste à ne prévoir que des processus électroniques, du fait des difficultés associées à la gestion des données et aux coûts inhérents à la gestion de systèmes parallèles.

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages (ACA) a été complétée portant sur la mise en œuvre intégrale de l'initiative du manifeste électronique (séries 1 et 2) couvrant une période de 11 ans, de 2015 (année à laquelle devraient entrer en vigueur les règlements pour la série 1) à 2025 (dixième année de la mise en œuvre complète).

Une analyse préliminaire a permis de déterminer que l'initiative du manifeste électronique aurait une incidence financière moyenne (valeur actualisée comprise entre 10 millions de dollars et 100 millions de dollars). L'ACA s'est donc conformée aux lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) du Canada à l'égard des initiatives à incidence moyenne, lesquelles prévoient que :

- tous les coûts et les avantages pour lesquels on a facilement accès à des données doivent être exprimés en valeur monétaire et actualisés;
- tous les avantages non mesurables doivent être analysés sur le plan qualitatif.

Identification and description of costs and benefits for businesses

The eManifest requirements for electronic transmission of data pre-arrival involves an evolution from paper documents to electronic data. The incremental costs associated with these requirements include:

1. **IT system updates/changes:** Computer hardware and software costs to equip businesses with the technology to transmit data electronically to the CBSA. These could range from the most expensive option of building a system directly connected to the CBSA for transmission, to a less expensive option of subscribing to a third-party service provider that has direct link to the CBSA for transmission, to the least expensive option of entering data via the eManifest Portal (free of charge).
2. **Electronic data preparation:** Labour time to collect data from source documents such as invoices and bills of lading and to enter data into the system.
3. **Electronic data transmission:** Per transaction cost required if a business transmits the data through a third-party service provider.
4. **Learning/training:** Labour time to learn the new eManifest requirements and to attend training on using the new hardware/system.
5. **Delays due to one-hour minimum pre-notification requirements (in the highway mode):** Waiting time that might be required before trucks can head to the border for shipments originating within one hour's driving time from the border.
6. **Cost of carrier code application:** Labour time to prepare and follow up on specific applications.

All the above costs are monetized (i.e. estimated in terms of dollar value) in the cost-benefit analysis.

The implementation of the eManifest initiative is expected to have the following incremental benefits:

1. **Elimination of paper preparation:** Labour time saved by not requiring the collection of data from source documents and filling in the paper forms. This will offset the cost of preparing electronic data (cost 2 above).
2. **Reduction in the use of paper and ink:** Paper and ink saved by not requiring the printing of related customs documents and copies. This will offset the cost of transmitting data (cost 3 above).
3. **Shipments clearing customs in a timely manner:** Waiting time saved at the border due to shorter processing time because of the following:
 - Border Services Officers will no longer need to enter data from paper forms;

Identification et description des coûts et des avantages pour les entreprises

Les exigences relatives à l'initiative du manifeste électronique applicables à la transmission par voie électronique, avant l'arrivée, de certaines données nécessitent que soient délaissés les processus imprimés au profit de processus électroniques. Parmi les coûts additionnels associés à ces exigences figurent les suivants :

1. **Mise à jour/modification des systèmes de TI :** coûts relatifs au matériel informatique et aux logiciels nécessaires pour doter les entreprises de la technologie nécessaire pour leur permettre de transmettre leurs données par voie électronique à l'ASFC. Parmi les solutions envisageables, la plus onéreuse consiste à mettre en place un système directement relié à l'ASFC, aux fins de la transmission de données, une solution moins onéreuse consiste à s'abonner au service offert par un fournisseur de services tiers qui dispose d'un lien direct avec l'ASFC, tandis que la solution la moins onéreuse consiste à transmettre les données par le truchement du portail du manifeste électronique (gratuit).
2. **Préparation des données électroniques :** temps d'utilisation de la main-d'œuvre pour la collecte des données à partir de documents sources, tels que des factures et des connaissements, et la saisie de celles-ci dans le système.
3. **Transmission électronique des données :** coût par transaction, dans les cas où une entreprise transmet les données par le truchement d'un fournisseur de services tiers.
4. **Apprentissage/formation :** temps d'utilisation de la main-d'œuvre pour se familiariser avec les nouvelles exigences relatives au manifeste électronique et pour suivre une formation sur l'utilisation du nouveau matériel/système.
5. **Retards imputables à l'exigence prévoyant au moins une heure de préavis (en mode routier) :** temps d'attente qui pourrait s'avérer nécessaire avant que les camions puissent se mettre en route en direction de la frontière dans le cas des cargaisons embarquées à un endroit se trouvant à moins d'une heure de route de cette dernière.
6. **Coût lié à la préparation de la demande de code de transporteur :** temps d'utilisation de la main-d'œuvre pour la préparation de demandes particulières et leur suivi.

Tous les coûts qui précèdent sont exprimés en valeur monétaire (c'est-à-dire estimés en termes de valeur en dollars) dans l'analyse coûts-avantages.

On s'attend à ce que la mise en œuvre de l'initiative du manifeste électronique présente les avantages suivants :

1. **Élimination de la préparation des documents :** temps d'utilisation de la main-d'œuvre gagné du fait qu'il n'est pas nécessaire de recueillir des données des documents sources et de remplir les formulaires papier. Cet aspect permettra de compenser les coûts inhérents à la préparation des données électroniques (élément de coût 2 susmentionné).
2. **Réduction de la quantité de papier et d'encre utilisée :** économies liées au papier et à l'encre du fait qu'il n'est pas nécessaire d'imprimer les documents relatifs aux douanes et d'en faire des copies. Cet élément permettra de compenser les coûts inhérents à la transmission des données (élément de coût 3 susmentionné).

- as data would be validated pre-arrival, any problems of omissions or errors in the data submitted can be rectified beforehand instead of being dealt with at the border, which causes delays and line-ups. Examples of omissions and errors include missing descriptions of goods or descriptions that are too general (e.g. “electronics” is too general; the description needs to be more specific, such as “computers”);
 - for carriers in the air, marine and rail modes, there will be no need to send someone to a CBSA office to present the paper documents. All transmissions will be done electronically;
 - there would be shorter line-ups for all carriers at the border due to shorter processing times of shipments from other carriers; and
 - low-risk shipments will be identified and have facilitated entry into Canada (e.g. reduced likelihood of being referred to a secondary examination).
- 4. More certainty of shipments clearing customs:** Reduced uncertainty in border crossing times due to reduced incidences of delays arising from omissions and errors in the data submitted. Businesses will therefore have greater certainty on the status of their shipments and of their unimpeded flow through a border crossing. This could result in significant savings for the businesses, as it would be possible for them to reduce planned slack time in their schedule and reduce employee wage costs.
- 5. Added operational efficiency due to close alignment with U.S. electronic manifest process (in the highway mode):** Having similar electronic manifest processes for both northbound and southbound movements will allow carriers to leverage the investment they would be making for systems, procedures and training to comply with eManifest requirements and would give them added operational efficiency.
- 3. Dédouanement rapide des expéditions :** gain de temps à la frontière du fait de délais de traitement plus courts imputables aux faits suivants :
- Les agents des services frontaliers n’auront plus à saisir les données consignées sur des formulaires papier.
 - Puisque les données seront validées avant l’arrivée à la frontière, les problèmes liés à d’éventuelles omissions ou erreurs dans les données transmises pourront être corrigés avant au lieu de l’être à la frontière, ce qui entraîne des retards et des files d’attente. À titre d’exemple d’omissions et d’erreurs figure le fait d’avoir oublié de décrire les marchandises ou de les avoir décrites en termes trop généraux (par exemple l’expression « produits électroniques » est trop générale; il faut se montrer plus spécifique, en indiquant, à titre d’exemple, « ordinateurs »).
 - Les transporteurs des modes aérien, maritime et ferroviaire n’auront pas à envoyer quelqu’un au bureau de l’ASFC pour soumettre les documents imprimés. Toutes les données seront transmises par voie électronique.
 - Les files d’attente à la frontière seront plus courtes, pour tous les transporteurs, du fait que les délais de traitement de tous les transporteurs seront plus courts.
 - Les expéditions à faible risque seront ciblées et verront leur entrée au Canada facilitée (par exemple risque moindre d’être référé au secondaire).
- 4. Meilleur niveau de certitude quant au dédouanement des expéditions :** réduction du niveau d’incertitude sur le temps nécessaire pour franchir la frontière du fait d’une incidence moindre des retards découlant de la présence d’omissions ou d’erreurs dans les données produites. Les entreprises pourront donc profiter d’un meilleur niveau de certitude quant à l’état de leurs expéditions ainsi qu’au passage ininterrompu de celles-ci à la frontière. Ceci permettra aux entreprises de réaliser d’importantes économies, puisqu’elles pourront limiter les périodes de flottement prévues à leur horaire et réduire d’autant leurs coûts de main-d’œuvre.
- 5. Meilleure efficacité opérationnelle du fait d’une harmonisation étroite avec le processus de manifeste électronique américain (dans le mode routier) :** le fait que des processus relatifs au manifeste électronique similaires soient mis en place à l’intention des expéditions à destination tant du Canada que des États-Unis permettra aux transporteurs de tirer le meilleur parti possible des investissements qu’ils consacrent à l’égard des systèmes, des procédures et de la formation afin de se conformer aux exigences du manifeste électronique, ce qui leur permettra de rehausser le niveau d’efficacité de leurs opérations.

Benefits 1, 2 and part of 3 (related to cargo and conveyance requirements in the highway mode only) are monetized in the CBA. All other benefits are presented qualitatively due to the lack of reliable data for quantification and monetization of the impacts.

Identification and description of costs and benefits for the CBSA and the Government of Canada

The eManifest initiative requires the CBSA to switch from a paper-based system to an electronic system with the extensive use

Les avantages 1, 2 et, en partie, 3 (exigences relatives au fret et au moyen de transport du mode routier uniquement) sont exprimés en valeur monétaire dans l’ACA. Tous les autres avantages sont présentés de manière qualitative, du fait du manque de données fiables pour permettre de quantifier les répercussions et de les exprimer en valeur monétaire.

Identification et description des coûts et des avantages pour l’ASFC et le gouvernement du Canada

La mise en place de l’initiative du manifeste électronique impose à l’ASFC de délaissier un système traditionnel, sous forme

of information technology. As a result, the CBSA is expected to incur the following incremental costs:

1. **Operation and maintenance of computer systems:** New computer systems have been developed for eManifest. Resources will need to be allocated for the ongoing operation and maintenance of these systems.
2. **Training of staff:** eManifest will necessitate the re-allocation of manpower from paper processing to other policy support, such as policy/program monitoring, and risk assessment activities. Extensive training will have to be offered to the staff for them to learn the new regulations, procedures and computer systems.

The implementation of eManifest is expected to increase the CBSA's ability to identify high-risk and unknown-risk shipments and to facilitate the movement of low-risk shipments across all modes of transportation by bringing the following benefits to the operations of the CBSA:

1. **Consistency of application across modes of transportation:** As the regulations extend the existing requirements for marine and air carriers to those in the highway and rail environment, there will be a consistent application of risk assessment across all modes of transportation relative to CBSA requirements.
2. **Better tracking of in-bond movement:** With inland electronic arrival messages, the CBSA will be able to identify more accurately the location of in-bond goods once they pass the first point of arrival.
3. **Greater transparency and delineation of liability for the clients:** A unique carrier code for each applicable party will ensure that each client will be held accountable for their requirements and not for those of other businesses.
4. **Enhanced ability to identify unreported and high-risk containers:** A marine bay plan (which provides the location of all cargo and cargo containers on board a vessel) will give the CBSA the enhanced ability to identify unreported containers and containers which might pose significant risks.
5. **The right information from the right party for accurate risk assessments:** Since the freight forwarders have access to detailed information not available to carriers, which they can supply directly to the CBSA, the new regulations that require freight forwarders to submit pre-arrival information allow the CBSA to receive the right information from the right party to perform accurate risk assessments and to more clearly assign liability and enforce compliance.
6. **Centralization of targeting activities:** Electronic reporting of pre-arrival information will make centralizing risk and targeting activities possible, thereby reducing the duplication of effort found in the current targeting program.
7. **Shorter processing time at the border:** Border Services Officers will no longer need to enter cargo and conveyance information into the CBSA computer system at the border. Instead, necessary information, as well as release and admissibility recommendations, will be available at the touch of a button for the Border Services Officer to make a decision.

imprimée, au profit d'un système électronique laissant une large place aux technologies de l'information (TI). On s'attend donc à ce que l'ASFC doive supporter les coûts additionnels suivants :

1. **Exploitation et maintenance des systèmes informatiques :** De nouveaux systèmes informatiques ont été élaborés aux fins du manifeste électronique. Des ressources devront être affectées à l'exploitation et à la maintenance permanente de ces systèmes.
2. **Formation du personnel :** L'initiative du manifeste électronique entraînera la réaffectation de certains employés affectés au traitement des documents à d'autres tâches liées au soutien des politiques (par exemple la surveillance des politiques ou des programmes et l'évaluation des risques). D'importants programmes de formation devront être offerts au personnel de sorte qu'il puisse se familiariser avec les nouveaux règlements, les nouvelles procédures et les nouveaux systèmes informatiques.

On s'attend à ce que la mise en œuvre de l'initiative du manifeste électronique permette à l'ASFC de mieux identifier les expéditions présentant un niveau de risque élevé ou inconnu, en plus de faciliter le mouvement des expéditions à faible risque, quel que soit le mode de transport, et fasse bénéficier l'ASFC des avantages suivants, au plan opérationnel :

1. **Uniformité de l'application dans tous les modes de transport :** Puisque les règlements élargissent la portée des exigences existantes applicables aux transporteurs maritimes et aériens pour inclure les transporteurs des modes routier et ferroviaire, on profitera d'une application constante des mesures d'évaluation du risque à l'égard de tous les modes de transport, en ce qui concerne les exigences de l'ASFC.
2. **Meilleur suivi des transports sous douane :** Du fait des messages d'arrivée électroniques dans ses bureaux, l'ASFC sera en mesure de déterminer plus précisément l'endroit où se trouvent les marchandises sous douane, une fois qu'elles ont franchi le premier point d'arrivée.
3. **Meilleur niveau de transparence et de partage des responsabilités pour les clients :** La mise en place d'un code de transporteur unique pour chaque partie concernée garantira que chaque client est tenu responsable de ses exigences et non de celles des autres entreprises.
4. **Meilleure capacité au niveau de l'identification des conteneurs non déclarés et des conteneurs à risque élevé :** Le plan de chargement maritime (qui permet de déterminer l'emplacement de toutes les marchandises et de tous les conteneurs embarqués à bord d'un navire) permettra à l'ASFC de mieux identifier les conteneurs non déclarés et ceux qui pourraient représenter un risque important.
5. **Bonne information du bon intervenant, en vue de la réalisation d'évaluations du risque précises :** Puisque les agents d'expédition ont accès à des renseignements détaillés auxquels n'ont pas accès les transporteurs, qu'ils peuvent transmettre directement à l'ASFC, les nouveaux règlements qui imposent aux agents d'expédition de fournir de l'information préalable à l'arrivée permettront à l'ASFC de recevoir la bonne information du bon intervenant de sorte qu'elle puisse réaliser des évaluations du risque précises, en plus de mieux attribuer les responsabilités et d'intervenir sur le plan de l'observation.
6. **Centralisation des activités de ciblage :** La transmission d'information préalable par voie électronique permettra de

A successful risk assessment program will allow the CBSA to better utilize its resources and result in more efficient border management. It is therefore expected that the cost incurred by the regulatory amendments will be offset by the reduction of staff and resources for operating and maintaining the previous paper-based system and by the savings from shorter processing time at the border.

The overall net benefit to the CBSA, relating to the allocation and utilization of resources, is monetized in the CBA.

Identification and description of costs and benefits for the Canadian public

The implementation of the eManifest initiative is expected to bring the following incremental benefits to the Canadian public:

1. **Increased protection from security, health and safety risks:** Improvements in the CBSA's ability to identify and interdict high-risk shipments will ensure that goods that would potentially pose threats to the security, health and safety of the Canadian public are likely to be prevented from entering into the country.
2. **Increased prosperity from high level of international trade:** The facilitation of the movement of low-risk shipments will reduce border-related business costs. These savings will potentially be passed onto the Canadian public in the form of lower prices of imported goods for the consumer and lower prices of imported production inputs for the producer.

These benefits are presented qualitatively in the cost-benefit analysis, as there is no reliable data available to quantify the change in risks and prices due to the new regulations.

General approach to calculation of monetized costs and benefits

Cost and benefit categories

In this analysis, costs of the regulations for businesses are monetized. To estimate the monetized costs, the standard cost model recommended by the Treasury Board of Canada Secretariat is applied. The standard cost model classifies costs into compliance costs and administrative costs. Compliance costs are upfront and ongoing costs that businesses face when complying with a regulation. Administrative costs are time and resources spent by

centraliser les activités en matière de risque et de ciblage, réduisant par le fait même le dédoublement des efforts engagés en marge du programme de ciblage actuel.

7. **Réduction du temps de traitement à la frontière :** Les agents des services frontaliers n'auront plus à saisir les renseignements sur le fret et le moyen de transport dans les systèmes informatiques de l'ASFC, à la frontière. Les renseignements nécessaires au même titre que les recommandations aux plans de la mainlevée et de l'admissibilité seront plutôt désormais disponibles instantanément pour permettre à l'agent des services frontaliers de prendre une décision.

Un bon programme d'évaluation du risque permettra à l'ASFC de faire une utilisation plus judicieuse de ses ressources, ce qui rehaussera le niveau d'efficacité de la gestion de la frontière. On s'attend donc à ce que les coûts associés à l'adoption des modifications réglementaires soient compensés par une réduction des besoins en termes de main-d'œuvre et de ressources nécessaires pour assurer le fonctionnement et la tenue à jour des systèmes imprimés traditionnels, ainsi que par les économies découlant d'une réduction du temps de traitement à la frontière.

L'avantage net global, pour l'ASFC, lié à l'affectation et à l'utilisation des ressources, est exprimé en valeur monétaire dans l'ACA.

Identification et description des coûts et des avantages pour la population canadienne

On s'attend à ce que la mise en œuvre de l'initiative du manifeste électronique présente les avantages supplémentaires suivants pour la population canadienne :

1. **Amélioration du niveau de protection contre les risques sur les plans de la sécurité et de la santé :** Une amélioration de la capacité de l'ASFC de cibler et d'interdire les expéditions à risque élevé permettra de veiller à ce que les marchandises susceptibles de poser une menace à la population canadienne, sur le plan de la santé ou de la sécurité, soient empêchées d'entrer au pays.
2. **Hausse du niveau de prospérité du fait du volume des échanges commerciaux internationaux :** La facilitation du mouvement des expéditions à faible risque permettra de réduire les coûts liés à la frontière que doivent assumer les entreprises. Ces économies pourront plus tard être transférées à la population canadienne sous la forme d'une réduction du prix des marchandises importées pour le consommateur et d'une réduction du prix des intrants de production importés pour les producteurs.

Ces avantages sont présentés de manière qualitative dans l'analyse coûts-avantages, puisque l'on ne dispose d'aucune donnée fiable pour quantifier le changement au niveau des risques et des prix imputables aux nouveaux règlements.

Approche générale en matière de calcul des coûts et des avantages exprimés en valeur monétaire

Catégories de coûts et d'avantages

Dans la présente analyse, on a exprimé en valeur monétaire le coût des règlements pour les entreprises. Pour estimer les coûts exprimés en valeur monétaire, on a appliqué le modèle de coûts standard recommandé par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Le modèle de coûts standard classifie les coûts selon les catégories que sont les coûts d'observation et les frais administratifs. Les coûts d'observation sont des coûts initiaux et permanents

businesses to demonstrate compliance with government regulatory requirements in terms of planning, collecting, processing and reporting of information, and completing forms and retaining data requirement by governments.

The types of costs considered in this analysis include

Cost category	Compliance/administrative	Upfront/ongoing	Comment
System upgrades/changes	Compliance	Upfront/ongoing	<ul style="list-style-type: none"> Trade chain partners can choose to transmit data via internal direct connection EDI system or third-party connectivity service. Carriers in the highway mode, freight forwarders, customs brokers and importers can use the free eManifest portal. Use of the eManifest portal is limited to 200 transmissions of data per hour. It is assumed that larger companies (sending more than 200 transmissions in one hour) will choose to send their data via the EDI system or through a third-party connectivity service. Costs are per business (per year, if ongoing).
System upgrades/changes (maintenance)	Compliance	Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> Costs are per business per year.
Waiting time to satisfy pre-notification requirement	Compliance	Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> For highway cargo and conveyance data only. Carriers are able to submit their data up to 30 days in advance. Truck trips that are less than a one-hour drive from the border might be affected by the one hour pre-notification requirement. Only applicable to those carriers with difficulties submitting the required information one hour before arriving at the border. Costs are per truck trip.
Cost of electronic data transmission	Compliance	Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> This refers to the per transaction fee charged by third-party connectivity service.

auxquels sont confrontées les entreprises lorsqu'elles doivent se conformer à des dispositions réglementaires. Par frais administratifs, on entend le temps et les ressources que doivent engager les entreprises pour démontrer qu'elles se conforment aux exigences réglementaires gouvernementales aux plans de la planification, de la collecte, du traitement et de la production de l'information ainsi qu'aux exigences gouvernementales aux titres de la production de formulaires et de la conservation des données.

Les types de coûts ou de frais dont on a tenu compte dans la présente analyse sont :

Catégorie de coût	Observation/administratif	Initial/permanent	Commentaires
Mises à niveau/changements des systèmes	Observation	Initial/permanent	<ul style="list-style-type: none"> Les partenaires de la chaîne commerciale peuvent choisir de transmettre leurs données par le truchement d'un système d'échange de données informatisé (EDI) profitant d'une connexion directe interne ou par le truchement d'un service de connectivité offert par une tierce partie. Les transporteurs routiers, les agents d'expédition, les courtiers en douane et les importateurs peuvent avoir recours au portail du manifeste électronique, lequel est accessible sans frais. L'utilisation du portail du manifeste électronique est assujettie à une limite de 200 transmissions de données par heure. On tient pour acquis que les plus grandes entreprises (qui effectuent plus de 200 transmissions par heure) choisiront de transmettre leurs données par le truchement du système d'EDI ou par le biais d'un service de connectivité offert par une tierce partie. Les coûts sont évalués par entreprise (par année, s'ils sont permanents).
Mises à niveau/changements des systèmes (maintenance)	Observation	Permanent	<ul style="list-style-type: none"> Les coûts sont évalués par entreprise, par année.
Temps d'attente pour respecter l'exigence relative au préavis	Observation	Permanent	<ul style="list-style-type: none"> Cet aspect ne touche que les données sur le fret et le moyen de transport routiers. Les transporteurs peuvent transmettre leurs données jusqu'à 30 jours d'avance. Les transports effectués par camion depuis un point situé à une distance de la frontière comprenant un trajet de moins d'une heure pourraient être touchés par l'exigence relative au délai de préavis d'une heure. Cette mesure ne serait applicable qu'aux transporteurs qui ont de la difficulté à soumettre les renseignements demandés une heure avant qu'ils n'arrivent à la frontière. Les coûts sont évalués par parcours ou déplacement en camion.
Coût de la transmission des données électroniques	Observation	Permanent	<ul style="list-style-type: none"> Il s'agit en l'espèce des frais réclamés, pour chacune des transactions, par la tierce partie fournissant le service de connectivité.

Cost category	Compliance/administrative	Upfront/ongoing	Comment
Application	Administrative	Upfront	<ul style="list-style-type: none"> For carrier code requirements only. Costs are per business.
Cost of electronic data preparation	Administrative	Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> Costs are per transaction.
Learning/training	Administrative	Upfront	<ul style="list-style-type: none"> This includes learning the regulatory procedures and the software. Costs are per business.

As mentioned, not all benefits are monetized in this analysis due to a lack of reliable data for quantification. The types of monetized benefits considered in this analysis include the following:

Benefit category	Compliance/administrative	Upfront/ongoing	Comment
Reduction in the use of paper and ink	Compliance	Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> This is a cost saving offsetting the cost of electronic data transmission. Cost savings are per transaction.
Elimination of paper preparation	Administrative	Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> This is a cost saving offsetting the cost of electronic data preparation. Cost savings are per transaction.
Elimination of application and maintenance of break-bulk exemption status	Administrative	Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> Applicable to a small portion of marine carriers with break-bulk shipments only. Cost savings are per firm per year.
Waiting time saved at the land border due to shorter processing time		Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> Related to cargo and conveyance requirements in the highway mode in Package 1 and in-transit requirements in the rail and highway modes in Package 2. Cost savings are per truck trip.

General formulas

The total cost for each stakeholder type as presented in the cost-benefit statement in this document is the sum of applicable costs (both compliance and administrative) for the stakeholder type over all applicable regulatory requirements.

Similarly, the total benefit for each applicable stakeholder type as presented in the cost-benefit statement in this document is the sum of applicable benefits (both compliance and administrative

Catégorie de coût	Observation/administratif	Initial/permanent	Commentaires
Demande	Administratif	Initial	<ul style="list-style-type: none"> Uniquement pour les exigences relatives au code de transporteur. Les coûts sont évalués par entreprise.
Coût de la préparation de données électroniques	Administratif	Permanent	<ul style="list-style-type: none"> Les coûts sont évalués par transaction.
Apprentissage/formation	Administratif	Initial	<ul style="list-style-type: none"> Sont inclus les coûts associés à l'apprentissage des procédures réglementaires et du logiciel. Les coûts sont évalués par entreprise.

Comme on l'a déjà souligné, tous les avantages ne sont pas exprimés en valeur monétaire dans la présente analyse, du fait du manque de données fiables aux fins de la quantification. Parmi les types d'avantages exprimés en valeur monétaire dont on a tenu compte dans la présente analyse figurent les suivants :

Catégorie d'avantage	Observation/administratif	Initial/permanent	Commentaires
Réduction de la quantité de papier et d'encre utilisée	Observation	Permanent	<ul style="list-style-type: none"> Il s'agit d'une économie de coûts qui compense le coût de la transmission des données électroniques. Les économies de coûts sont évaluées par transaction.
Élimination de la préparation des documents sous forme imprimée	Administratif	Permanent	<ul style="list-style-type: none"> Il s'agit d'une économie de coûts qui compense le coût de la préparation des données électroniques. Les économies de coûts sont évaluées par transaction.
Élimination de la demande et du maintien de l'exemption relative aux marchandises diverses	Administratif	Permanent	<ul style="list-style-type: none"> Uniquement applicable à une petite proportion de transporteurs maritimes prenant en charge des lots de marchandises diverses. Les économies de coûts sont exprimées par entreprise, par année.
Réduction du temps d'attente à la frontière terrestre, du fait de délais de traitement plus courts		Permanent	<ul style="list-style-type: none"> Dans le contexte de la série 1, concerne les exigences relatives au fret et au moyen de transport dans le mode routier et, dans celui de la série 2, les exigences relatives aux expéditions en transit dans les modes ferroviaire et routier. Les économies de coûts sont évaluées par déplacement en camion.

Formules générales

Le coût total pour chaque type d'intervenant présenté dans l'énoncé des avantages et des coûts du présent document est la somme de tous les coûts ou frais applicables (tant sur les plans de l'observation que de l'administration) pour le type d'intervenant, à l'égard de toutes les exigences réglementaires applicables.

De même, le total des avantages pour chaque type d'intervenant applicable tel qu'il est présenté dans l'énoncé des avantages et des coûts du présent document est la somme de tous les avantages

savings, as well as indirect savings from shorter waiting time if applicable) for the stakeholder type over all applicable regulatory requirements.

Regarding the costs and benefits to the CBSA, the estimates of benefits are taken from various CBSA internal exercises that have projected net savings in staffing, operations and maintenance in the coming years due to different ongoing CBSA initiatives.

For a detailed description of the formulas used in this analysis, please see Annex I.

Estimating numbers of affected stakeholders and transactions

As per the Treasury Board requirements, the scope of this analysis limits the affected businesses to those who operate and pay corporate taxes in Canada; the numbers of such businesses are estimated as follows:

Stakeholder type	Estimated no.	Source
Carriers	16 658	CBSA administrative records — The number of active carrier codes with a Canadian mailing address or a business number (issued by the Canada Revenue Agency) on file as of July 26, 2012.
Freight forwarders	450	CBSA administrative records — The number of active carrier codes with a Canadian mailing address or a business number (issued by the Canada Revenue Agency) on file as of July 26, 2012.
Sufferance warehouses	1 017	CBSA administrative records (as of June 21, 2012).
Licensed customs brokers	255	CBSA Web site (as of July 29, 2012).
Carrier code applicants (from 2013–2014)	4 800	CBSA administrative records — Extrapolated from the 166 new carrier code applications received between January 1 and June 4, 2012.
Importers	150 890	Statistics Canada (2011) <i>A Profile of Canadian Importers, 2002 to 2009</i> — The number of importing establishments in 2009.

The number of affected stakeholders is assumed to be constant over the years, whereas the number of affected transactions is assumed to grow at an annual rate equal to the average annual growth rate between 2007 and 2011.

For costs and benefits that are per transaction, the volumes of transactions during the study period are based on the volumes in 2011. Volume data by carrier code for the year 2011 are retrieved from the CBSA databases.

Estimating unit costs and savings for cost/benefit categories

It is assumed that unit costs and savings for system upgrades, changes, maintenance, data transmission and data preparation depend on the volume of transactions of a business. A business with a high volume of transactions is assumed to process data using a computer system directly connected to the CBSA. A business

applicables (tant les économies sur les plans de l'observation ou de l'administration que les économies indirectes résultant, le cas échéant, d'une réduction des délais) pour les divers intervenants, à l'égard de toutes les exigences réglementaires applicables.

Les estimations des avantages et des coûts pour l'ASFC ont été tirées de divers exercices internes qui ont permis de réaliser des projections quant aux économies nettes sur les plans de la dotation, des opérations et de la maintenance, au cours des prochaines années, en marge de différentes initiatives en cours à l'ASFC.

On trouvera à l'annexe 1 une description détaillée des formules utilisées aux fins de la présente analyse.

Estimation du nombre d'intervenants touchés et de transactions

Comme l'exige le Conseil du Trésor, la portée de la présente analyse limite les entreprises touchées à celles qui exercent des activités et paient de l'impôt sur le revenu des sociétés au Canada. Les estimations quant au nombre de ces entreprises sont les suivantes :

Type d'intervenant	Nombre estimé	Source
Transporteurs	16 658	Dossiers administratifs de l'ASFC — Nombre de codes de transporteur actifs auxquels correspond une adresse postale au Canada ou un numéro d'entreprise (délivré par l'Agence du revenu du Canada) figurant au dossier, en date du 26 juillet 2012.
Agents d'expédition	450	Dossiers administratifs de l'ASFC — Nombre de codes de transporteur actifs auxquels correspond une adresse postale au Canada ou un numéro d'entreprise (délivré par l'Agence du revenu du Canada) figurant au dossier, en date du 26 juillet 2012.
Entrepôts d'attente	1 017	Dossiers administratifs de l'ASFC (en date du 21 juin 2012).
Courtiers en douanes agréés	255	Site Web de l'ASFC (en date du 29 juillet 2012).
Demandeurs de code de transporteur (de 2013 à 2014)	4 800	Dossiers administratifs de l'ASFC — Valeur extrapolée à partir des 166 nouvelles demandes de code de transporteur reçues entre le 1 ^{er} janvier et le 4 juin 2012.
Importateurs	150 890	Statistique Canada (2011) : <i>Profil des importateurs canadiens, 2002 à 2009</i> — Nombre d'établissements d'importation, en 2009.

On tient pour acquis que le nombre d'intervenants touchés demeure constant au fil des ans et que le nombre de transactions touchées augmentera selon un taux annuel correspondant au taux de croissance annuel moyen au cours de la période comprise entre 2007 et 2011.

Dans le cas des avantages et des coûts évalués par transaction, le nombre de ces dernières au cours de la période visée par l'étude est fondé sur les volumes relevés en 2011. Les renseignements relatifs aux volumes par code de transporteur pour l'année 2011 sont tirés des bases de données de l'ASFC.

Estimation des coûts unitaires et des économies pour les catégories d'avantages et de coûts

On a tenu pour acquis que les coûts unitaires et les économies correspondant à la mise à niveau, aux changements et à la maintenance des systèmes, à la transmission et à la préparation des données variaient en fonction du volume de transactions d'une entreprise. On a tenu pour acquis que les entreprises confrontées à un

with a low or medium volume of transactions is assumed to process and transmit data via the free eManifest portal. Estimates for different levels of transaction volumes are obtained either from industry experts or from existing studies on similar regulations, either in Canada or abroad.

A detailed explanation of how each cost or benefit category is monetized and the assumptions related to all calculations can be found in Annex 1 to this document.

Overall costs and benefits

Based on the costs and benefits that are monetizable, it was estimated that the implementation of the regulatory proposal (Package 1) would result in a net benefit for businesses of \$389 million, over an 11-year period from 2015 to 2025, mainly due to savings from reduced delays at the border and efficiency gained from replacing paper with electronic information. The breakdown of costs and benefits from the introduction of Package 1 for each stakeholder is presented in the following table:

Package 1, monetized costs and benefits

Package 1		2015	2016	2017	2025	Present Value (2015)	Annualized Average
Benefits	Marine carriers	649	708	708	708	5,257	701
	Air carriers	0	0	0	0	0	0
	Rail carriers	0	0	0	0	0	0
	Highway carriers	49,164,849	54,975,793	56,350,753	68,663,435	444,747,845	59,310,196
	Freight forwarders	0	0	0	0	0	0
	Sufferance warehouses	0	0	0	0	0	0
	Importers	0	0	0	0	0	0
	Subtotal business benefits	49,165,498	54,976,501	56,351,461	68,664,143	444,753,102	59,310,897
	Federal government (CBSA)	0	0	11,900,000	11,900,000	78,112,729	10,416,872
<i>Total benefits</i>	49,165,498	54,976,501	68,251,461	80,564,143	522,865,831	69,727,769	
Costs	Marine carriers	366,149	250,571	250,005	245,590	1,988,750	265,214
	Air carriers	342,894	85,167	83,037	68,259	845,673	112,776
	Rail carriers	236,387	24,707	24,009	19,178	380,344	50,722
	Highway carriers	11,038,786	6,238,564	6,404,873	7,957,114	56,321,833	7,510,905
	Freight forwarders	447,774	-944,927	-960,256	-1,090,198	-6,139,544	-818,751
	Sufferance warehouses	359,365	288,286	288,321	288,649	2,235,409	298,107
	Importers	0	0	0	0	0	0
	Subtotal business costs	12,791,355	5,942,368	6,089,989	7,488,592	55,632,465	7,418,973
	Federal government (CBSA)	0	0	0	0	0	0
<i>Total costs</i>	12,791,355	5,942,368	6,089,989	7,488,592	55,632,465	7,418,973	
Net benefits	(Business)					\$389,120,637	\$51,891,924
	(All)					\$467,233,366	\$62,308,796

- (1) For the CBA calculations, it is assumed that Package 1 will be implemented in two phases, with the first phase planned to come into force in Q1 2015 and the second phase 6 months after. Package 2 is planned to come into force in 2016.
- (2) Present values and annualized values are calculated based on a discount rate of 7% over an 11-year period from 2015 (the year phase 1 of Package 1 would come into force) to 2025 (10 years after Package 2 would come into force) with year 2015 serving as the present value base year. Prices are in 2012 constant dollars.
- (3) Negative costs are due to total savings from the elimination of paper document preparation exceeding total costs of electronic information preparation.
- (4) The benefits to the CBSA and the Government of Canada represent net cost savings due to the reallocation and better utilization of resources. The net costs/benefits for the interim year (2015) before full implementation are estimated to be \$0 as the status quo would be maintained and therefore there would be no change in the workload of current employees and no new hires.

grand nombre de transactions traiteraient leurs données au moyen d'un système informatique directement relié à l'ASFC. On a tenu pour acquis que les entreprises dont le nombre de transactions était soit faible, soit moyen traiteraient et transmettraient leurs données par le truchement du portail du manifeste électronique, accessible gratuitement. On a obtenu les estimations des différents volumes de transactions d'experts du secteur; elles peuvent aussi avoir été tirées d'études existantes portant sur des règlements similaires, au Canada ou à l'étranger.

On trouvera une explication détaillée de la façon dont chaque catégorie de coûts ou d'avantages a été exprimée en valeur monétaire ainsi que les hypothèses relatives à tous les calculs à l'annexe 1 du présent document.

Coûts et avantages globaux

En s'appuyant sur les avantages et les coûts pouvant être exprimés en valeur monétaire, on a estimé que la mise en œuvre de la proposition réglementaire (série 1) se traduira, pour les entreprises, par un avantage net de 389 millions de dollars, sur une période de 11 ans comprise entre 2015 et 2025, cet avantage étant principalement imputable aux économies tirées d'une réduction des délais à la frontière et de l'efficacité découlant du remplacement du processus papier par un processus électronique. On trouvera au tableau qui suit une présentation ventilée des avantages et des coûts liés à la mise en place de la série 1, et ce, pour chacun des intervenants :

Coûts et avantages exprimés en valeur monétaire liés à la série 1

Série 1		2015	2016	2017	2025	Valeur actuelle (2015)	Moyenne annualisée
Avantages	Transporteurs maritimes	649	708	708	708	5 257	701
	Transporteurs aériens	0	0	0	0	0	0
	Transporteurs ferroviaires	0	0	0	0	0	0
	Transporteurs routiers	49 164 849	54 975 793	56 350 753	68 663 435	444 747 845	59 310 196
	Agents d'expédition	0	0	0	0	0	0
	Exploitants d'entrepôt d'attente	0	0	0	0	0	0
	Importateurs	0	0	0	0	0	0
	Total partiel/Avantages pour les entreprises	49 165 498	54 976 501	56 351 461	68 664 143	444 753 102	59 310 897
	Gouvernement fédéral (ASFC)	0	0	11 900 000	11 900 000	78 112 729	10 416 872
<i>Total/Avantages</i>	49 165 498	54 976 501	68 251 461	80 564 143	522 865 831	69 727 769	
Coûts	Transporteurs maritimes	366 149	250 571	250 005	245 590	1 988 750	265 214
	Transporteurs aériens	342 894	85 167	83 037	68 259	845 673	112 776
	Transporteurs ferroviaires	236 387	24 707	24 009	19 178	380 344	50 722
	Transporteurs routiers	11 038 786	6 238 564	6 404 873	7 957 114	56 321 833	7 510 905
	Agents d'expédition	447 774	-944 927	-960 256	-1 090 198	-6 139 544	-818 751
	Exploitants d'entrepôt d'attente	359 365	288 286	288 321	288 649	2 235 409	298 107
	Importateurs	0	0	0	0	0	0
	Total partiel/Coûts pour les entreprises	12 791 355	5 942 368	6 089 989	7 488 592	55 632 465	7 418 973
	Gouvernement fédéral (ASFC)	0	0	0	0	0	0
<i>Total/Coûts</i>	12 791 355	5 942 368	6 089 989	7 488 592	55 632 465	7 418 973	
Avantages nets	(Entreprises)					389 120 637 \$	51 891 924 \$
	(Tous)					467 233 366 \$	62 308 796 \$

- (1) Pour les calculs de l'ACA, on a tenu pour acquis que la série 1 sera mise en œuvre en deux phases, la première devant en principe entrer en vigueur au T1 de 2015 et la deuxième six mois après. On prévoit que la série 2 entrera en vigueur en 2016.
- (2) Les valeurs actuelles et annualisées sont calculées avec un taux d'actualisation de 7 % sur une période de 11 ans comprise entre 2015 (première année de l'entrée en vigueur de la série 1) et 2025 (10 ans après que les mesures associées à la série 2 soient en vigueur) avant d'être actualisées par rapport à l'année 2015. Les prix sont en dollars constants de 2012.
- (3) Les coûts négatifs sont dus au fait que le total des économies découlant de l'élimination de la préparation des documents imprimés est supérieur au coût total associé à la préparation de l'information électronique.
- (4) Les avantages pour l'ASFC et le gouvernement du Canada représentent les économies de coûts nettes découlant d'une réaffectation et d'une meilleure utilisation des ressources. On a considéré que les coûts/avantages nets pour l'année intérimaire (2015) avant que ne survienne la mise en œuvre intégrale étaient nuls puisque le statu quo sera maintenu et qu'il n'y aura donc ni changement de la charge de travail des employés actuels ni nouvelle embauche.

The full implementation of the proposed eManifest initiative (i.e. both Packages 1 and 2) would result in a net benefit of \$482 million (\$376 million to the businesses and \$106 million to the federal government), along with non-monetized benefits such as increased business efficiency and reduced security, health and safety risks to the Canadian public, over the 11-year period. The breakdown of costs and benefits from the introduction of both Packages 1 and 2, for each stakeholder, is presented in the following cost-benefit statement:

La mise en œuvre intégrale de l'initiative du manifeste électronique (c'est-à-dire tant les séries 1 que 2) se traduira par des avantages nets de 482 millions de dollars (376 millions de dollars pour les entreprises et 106 millions de dollars pour le gouvernement fédéral), en plus d'avantages non exprimés en valeur monétaire, comme une meilleure efficacité opérationnelle et une réduction des risques pour la santé et la sécurité de la population canadienne, sur une période de 11 ans. On trouvera dans l'énoncé des avantages et des coûts suivant une présentation sous forme ventilée des coûts et des avantages associés à la mise en place des séries 1 et 2, pour chacun des intervenants :

Cost-benefit statement

Packages 1 and 2 (All)		2015	2016	2017	2025	Present Value (2015)	Annualized Average
Benefits	Marine carriers	649	708	708	708	5,257	701
	Air carriers	0	0	0	0	0	0
	Rail carriers	0	164,763	174,321	273,700	1,368,676	182,522
	Highway carriers	49,164,849	55,577,001	56,986,838	69,662,145	449,742,034	59,976,206
	Freight forwarders	0	0	0	0	0	0
	Sufferance warehouses	0	0	0	0	0	0
	Importers	0	0	0	0	0	0
	Subtotal business benefits	49,165,498	55,742,472	57,161,867	69,936,553	451,115,967	60,159,429

Cost-benefit statement — Continued

Packages 1 and 2 (All)		2015	2016	2017	2025	Present Value (2015)	Annualized Average
Benefits — Continued	Federal government (CBSA)	0	0	16,215,000	16,215,000	106,436,799	14,194,082
	<i>Total benefits</i>	49,165,498	55,742,472	73,376,867	86,151,553	557,552,766	74,353,511
Costs	Marine carriers	366,149	1,584,513	247,827	243,887	3,224,417	429,998
	Air carriers	342,894	2,137,572	81,096	66,742	2,753,999	367,265
	Rail carriers	236,387	-10,874	-233,691	-376,149	-1,426,047	-190,173
	Highway carriers	11,038,786	9,237,341	6,372,636	7,911,876	58,917,301	7,857,029
	Freight forwarders	447,774	-887,279	-1,248,431	-1,315,378	-7,541,845	-1,005,757
	Sufferance warehouses	359,365	288,286	288,321	288,649	2,235,409	298,107
	Importers	0	3,259,001	3,008,157	1,836,849	16,771,530	2,236,599
	Subtotal business costs	12,791,355	15,608,560	8,515,915	8,656,476	74,934,764	9,993,068
	Federal government (CBSA)	0	0	0	0	0	0
<i>Total costs</i>	12,791,355	15,608,560	8,515,915	8,656,476	74,934,764	9,993,068	
Net benefits	(Business)					\$376,181,203	\$50,166,361
	(All)					\$482,618,002	\$64,360,443

B. Qualitative impacts

Benefits	Canadian public	Increased health, safety and security of Canadians as they would be better protected from border-related risks due to the CBSA's enhanced ability to risk assess and intercept high/unknown risk commercial cargo prior to arrival in Canada.
	Businesses considered trade chain partners involved in the importation of goods into Canada	Automation and electronic information would lead to improved business efficiency through <ul style="list-style-type: none"> streamlining operations that involve shipping goods via multiple modes of transportation; improvements in quality of information and efficiency of information retrieval reduction; and alignment with the U.S. electronic manifest process as closely as possible in terms of data elements and timeframes required. Pre-arrival risk assessment by the CBSA would lead to improved border crossing efficiency through <ul style="list-style-type: none"> shorter border delays in all modes; and more certainty in movement of low risk shipments at border crossings.

- (1) For the CBA calculations, it is assumed that Package 1 will be implemented in two phases, with the first phase planned to come into force in Q1 2015 and the second phase 6 months after. Package 2 is planned to come into force in 2016.
- (2) Present values and annualized values are calculated based on a discount rate of 7% over an 11-year period from 2015 (the year phase 1 of Package 1 would come into force) to 2025 (10 years after Package 2 would come into force) with year 2015 serving as present value base year. Prices are in 2012 constant dollars.
- (3) Negative costs are due to total savings from the elimination of paper document preparation exceeding total costs of electronic information preparation.
- (4) The benefits to the CBSA and the Government of Canada represent net cost savings due to the reallocation and better utilization of resources. The net costs/benefits for the interim year (2015) before full implementation are estimated to be \$0 as the status quo would be maintained and therefore there would be no change in the workload of current employees and no new hires.

Énoncé des avantages et des coûts

Séries 1 et 2 (Tous)		2015	2016	2017	2025	Valeur actuelle (2015)	Moyenne annualisée
Avantages	Transporteurs maritimes	649	708	708	708	5 257	701
	Transporteurs aériens	0	0	0	0	0	0
	Transporteurs ferroviaires	0	164 763	174 321	273 700	1 368 676	182 522
	Transporteurs routiers	49 164 849	55 577 001	56 986 838	69 662 145	449 742 034	59 976 206
	Agents d'expédition	0	0	0	0	0	0
	Exploitants d'entrepôt d'attente	0	0	0	0	0	0
	Importateurs	0	0	0	0	0	0
	Total partiel/Avantages pour les entreprises	49 165 498	55 742 472	57 161 867	69 936 553	451 115 967	60 159 429
	Gouvernement fédéral (ASFC)	0	0	16 215 000	16 215 000	106 436 799	14 194 082
<i>Total/Avantages</i>	49 165 498	55 742 472	73 376 867	86 151 553	557 552 766	74 353 511	
Coûts	Transporteurs maritimes	366 149	1 584 513	247 827	243 887	3 224 417	429 998
	Transporteurs aériens	342 894	2 137 572	81 096	66 742	2 753 999	367 265
	Transporteurs ferroviaires	236 387	-10 874	-233 691	-376 149	-1 426 047	-190 173
	Transporteurs routiers	11 038 786	9 237 341	6 372 636	7 911 876	58 917 301	7 857 029
	Agents d'expédition	447 774	-887 279	-1 248 431	-1 315 378	-7 541 845	-1 005 757
	Exploitants d'entrepôt d'attente	359 365	288 286	288 321	288 649	2 235 409	298 107

Énoncé des avantages et des coûts (suite)

Séries 1 et 2 (Tous)		2015	2016	2017	2025	Valeur actuelle (2015)	Moyenne annualisée
Coûts (suite)	Importateurs	0	3 259 001	3 008 157	1 836 849	16 771 530	2 236 599
	Total partiel/Coûts pour les entreprises	12 791 355	15 608 560	8 515 915	8 656 476	74 934 764	9 993 068
	Gouvernement fédéral (ASFC)	0	0	0	0	0	0
	<i>Total/Coûts</i>	12 791 355	15 608 560	8 515 915	8 656 476	74 934 764	9 993 068
Avantages nets	(Entreprises)					376 181 203 \$	50 166 361 \$
	(Tous)					482 618 002 \$	64 360 443 \$
B. Répercussions qualitatives							
Avantages	Population canadienne	Amélioration du niveau de santé et de sécurité des Canadiens puisqu'ils seraient mieux protégés contre les risques liés à la frontière du fait de la capacité rehaussée de l'ASFC de soumettre, avant qu'elles n'arrivent au Canada, les marchandises à une évaluation des risques, en plus d'intercepter les marchandises commerciales présentant un niveau de risque élevé/inconnu.					
	Entreprises considérées comme faisant partie de la chaîne commerciale et intervenant dans l'importation des marchandises au Canada	<p>L'automatisation et le recours à de l'information sous forme électronique permettra d'améliorer le niveau d'efficacité opérationnelle par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une rationalisation des opérations qui nécessitent l'expédition de marchandises par divers modes de transport; • des améliorations au plan de la qualité de l'information et de l'efficacité de son extraction; • l'harmonisation la plus étroite possible avec le processus du manifeste électronique américain, par rapport aux éléments de données et aux délais requis. <p>Une évaluation du risque avant l'arrivée menée par l'ASFC permettra de rendre le franchissement de la frontière plus efficace par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une réduction des délais à la frontière, dans tous les modes; • un meilleur niveau de certitude quant aux mouvements des expéditions présentant un faible niveau de risque, aux postes frontaliers. 					
<p>(1) Pour les calculs de l'ACA, on a tenu pour acquis que la série 1 sera mise en œuvre en deux phases, la première devant en principe entrer en vigueur au T1 de 2015 et la deuxième six mois après. On prévoit que la série 2 entrera en vigueur en 2016.</p> <p>(2) Les valeurs actuelles et annualisées sont calculées avec un taux d'actualisation de 7 % sur une période de 11 ans comprise entre 2015 (première année de l'entrée en vigueur de la série 1) et 2025 (10 ans après que les mesures associées à la série 2 soient en vigueur) avant d'être actualisées par rapport à l'année 2015. Les prix sont en dollars constants de 2012.</p> <p>(3) Les coûts négatifs sont dus au fait que le total des économies découlant de l'élimination de la préparation des documents imprimés est supérieur au coût total associé à la préparation de l'information électronique.</p> <p>(4) Les avantages pour l'ASFC et le gouvernement du Canada représentent les économies de coûts nettes découlant d'une réaffectation et d'une meilleure utilisation des ressources. On a considéré que les coûts/avantages nets pour l'année intérimaire (2015) avant que ne survienne la mise en œuvre intégrale étaient nuls puisque le statu quo sera maintenu et qu'il n'y aura donc ni changement de la charge de travail des employés actuels ni nouvelle embauche.</p>							

The costs and benefits to businesses can also be broken down by cost and benefit categories. Estimates for Packages 1 and 2 are presented as follows:

Packages 1 and 2 (businesses only)		2015	2016	2017	2025	Present Value (2015)	Annualized Average
Costs							
Compliance	IT system (system upgrades/changes and maintenance)	5,970,430	6,252,143	2,166,158	2,166,158	23,896,229	3,186,727
	Waiting time to satisfy pre-notification requirement	11,760,593	13,268,147	13,721,537	17,953,231	110,889,463	14,787,876
	Cost of electronic data transmissions	985,374	1,208,816	1,245,951	1,599,091	9,915,917	1,322,356
	Offset by reduction in the use of paper and ink	-1,465,536	-1,793,032	-1,851,543	-2,402,107	-14,799,482	-1,973,613
	<i>Subtotal (Compliance)</i>					129,902,127	17,323,346
Administration	Application	2,319	2,530	2,530	2,530	18,775	2,504
	Cost of electronic data preparation	17,794,937	24,974,504	25,475,474	30,789,871	195,873,922	26,121,140
	Offset by elimination of paper preparation	-25,116,331	-31,263,094	-32,244,192	-41,452,297	-256,484,622	-34,203,995
	Learning/training	2,859,568	2,958,545	0	0	5,624,564	750,074
	<i>Subtotal (Administrative)</i>					-54,967,361	-7,330,277
<i>Subtotal (Costs)</i>						74,934,766	9,993,069
Benefits							
Administration	Elimination of application and maintenance of break-bulk exemption status	649	708	708	708	5,257	701
Indirect	Waiting time saved at the land border due to shorter processing time	49,164,849	55,741,764	57,161,160	69,935,846	451,110,710	60,158,728
<i>Subtotal (Benefits)</i>						\$451,115,967	\$60,159,429
<i>Net benefits</i>						\$376,181,201	\$50,166,360

Les coûts et les avantages pour les entreprises peuvent également être scindés par catégories de coûts et d'avantages. Les estimations correspondant aux séries 1 et 2 suivent :

Séries 1 et 2 (entreprises uniquement)		2015	2016	2017	2025	Valeur actuelle (2015)	Moyenne annualisée
Coûts							
Observation	Systèmes de TI (mises à niveau/ changements et maintenance des systèmes)	5 970 430	6 252 143	2 166 158	2 166 158	23 896 229	3 186 727
	Temps d'attente pour respecter l'exigence relative au préavis	11 760 593	13 268 147	13 721 537	17 953 231	110 889 463	14 787 876
	Coût de la transmission des données électroniques	985 374	1 208 816	1 245 951	1 599 091	9 915 917	1 322 356
	<i>Compensé par</i> une réduction de la quantité de papier et d'encre utilisée	-1 465 536	-1 793 032	-1 851 543	-2 402 107	-14 799 482	-1 973 613
	<i>Total partiel (Observation)</i>					129 902 127	17 323 346
Administration	Demande	2 319	2 530	2 530	2 530	18 775	2 504
	Coût de la préparation des données électroniques	17 794 937	24 974 504	25 475 474	30 789 871	195 873 922	26 121 140
	<i>Compensé par</i> l'élimination de la préparation des documents imprimés	-25 116 331	-31 263 094	-32 244 192	-41 452 297	-256 484 622	-34 203 995
	Apprentissage/Formation	2 859 568	2 958 545	0	0	5 624 564	750 074
	<i>Total partiel (Administration)</i>					-54 967 361	-7 330 277
<i>Total partiel (Coûts)</i>						74 934 766	9 993 069
Avantages							
Administration	Élimination de la demande et du maintien de l'exemption relative aux marchandises diverses	649	708	708	708	5 257	701
Indirects	Réduction du temps d'attente à la frontière terrestre du fait des délais de traitement plus courts	49 164 849	55 741 764	57 161 160	69 935 846	451 110 710	60 158 728
<i>Total partiel (Avantages)</i>						451 115 967 \$	60 159 429 \$
<i>Avantages nets</i>						376 181 201 \$	50 166 360 \$

“One-for-One” Rule

The amendments described above are subject to the “One-for-One” Rule. This rule is used to control new administrative burden on businesses resulting from the introduction of regulations. To estimate the administrative burden for each stakeholder type and each new regulatory requirement, the third row of formula (1) as presented in Annex 1 is used. To estimate the administrative relief from the elimination of the break-bulk exemption in the marine mode, formula (2) is used. The total administrative burden is then the sum of all administrative costs over all stakeholder types and all new regulatory requirements less the administrative relief from the elimination of break-bulk exemption.

The general approach to cost calculations for the “One-for-One” Rule is essentially the same as that used for the cost-benefit analysis described in the “Benefits and costs” section above, with essentially the same assumptions applied. However, to conform to the requirements of the Treasury Board of Canada Secretariat, some alternative assumptions were used. The differences in the assumptions used are explained in the attached Annex 2. As a result of these differences, the estimates of administrative costs based on the cost-benefit analysis methodology will be different from the estimates based on the “One-for-One” Rule methodology.

Based on the “One-for-One” Rule methodology, it is estimated that the administrative savings with the introduction of the

Règle du « un pour un »

Les modifications décrites ci-dessus sont assujetties à la règle du « un pour un ». Cette règle sert à contrôler les nouveaux fardeaux administratifs imposés aux entreprises, du fait de la mise en place de règlements. Pour estimer le fardeau administratif applicable à chacun des intervenants et à chacune des nouvelles exigences réglementaires, on s'appuie sur la troisième ligne de la formule (1), que l'on retrouve à l'annexe 1. Pour estimer l'allègement administratif qui découle de l'élimination de l'exemption relative aux marchandises diverses dans le mode maritime, on s'appuie sur la formule (2). Le total du fardeau administratif correspond dès lors à la différence entre la somme de tous les frais administratifs applicables à l'ensemble des intervenants et à l'ensemble des nouvelles exigences réglementaires et l'allègement administratif qui découle de l'élimination de l'exemption relative aux marchandises diverses.

L'approche générale en matière de calcul des coûts ou des frais aux fins de la règle du « un pour un » est, pour l'essentiel, semblable à celle qui s'applique à l'analyse coûts-avantages, décrite dans la section « Avantages et coûts » qui précède, les mêmes hypothèses étant, dans une très large mesure, retenues. Cependant, pour se conformer aux exigences du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, on a posé un certain nombre d'hypothèses différentes. On trouvera à l'annexe 2 ci-jointe une explication des différences quant aux hypothèses retenues. Du fait de ces différences, les estimations des frais administratifs basées sur la méthodologie de l'analyse coûts-avantages seront différentes de celles qui découlent de la méthodologie de la règle du « un pour un ».

Si l'on s'appuie sur la méthodologie de la règle du « un pour un », on estime que le total des économies administratives

regulations in Package 1 would be about \$8 million per year (with 2012 constant dollars and a present value base year of 2015), resulting in an administrative saving per business of about \$443 per year (using simple averaging with an estimated 18 125 businesses affected). The total administrative savings for Packages 1 and 2 would however be only \$6.4 million per year — a decrease mainly due to the added burden of \$1.6 million per year for Package 2.

The expected decrease in administrative costs would stem mainly from paper processes being replaced by their electronic equivalents. The savings will mainly come from more efficient document (information) preparation and reduced errors and omissions due to the increasing use of information technology and the streamlining of business processes to handle electronic transmission of information, as described in the “Benefits and costs” section above. Therefore, the proposal is considered an “OUT” under the Rule. An “OUT” is a monetized decrease in administrative burden costs from the revision of existing regulations.

Please note that the annualized estimate has been revised upward from \$4.6 million overall to \$6.4 million overall. This represents an adjustment from the total provided in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) that appeared in Part I of the *Canada Gazette* on February 15, 2014, when these regulatory amendments were pre-published. The increase is mainly due to the following changes in the calculation:

- higher wage rate for document preparation, as the wage rate has been updated from year 2010 level to year 2012 level; and
- incorporation of projected growth rates of shipments (in particular, positive growth in the highway mode) into the calculation.

As the reduction of administrative burden is expected to come mostly from labour savings on document preparation in the highway mode, the two changes have combined to raise the estimated amount of savings noticeably above the previous estimate.

Small business lens

The CBSA recognizes that small businesses will be impacted by the new reporting requirements. A small business is defined as any business, whether incorporated or not, with fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual revenues. Since revenue data is not readily available, the definition used in the cost-benefit analysis relates to businesses with fewer than 100 employees; the same definition was applied for the small business lens.

To estimate the direct costs (both compliance and administrative) carried by small businesses, for each stakeholder type and each new regulatory requirement, formula (1) as presented in Annex 1 is used. To estimate the administrative relief from the elimination of the break-bulk exemption in the marine mode, formula (2) is used. The total direct cost impact is then the sum of all direct costs over all stakeholder types and all new regulatory

déoulant de la mise en place des règlements dans le cadre de la série 1 s’élèvera à environ 8 millions de dollars par année (en dollars constants de 2012 et par rapport à une valeur actualisée de 2015), ce qui permettra aux entreprises de réaliser une économie sur le plan administratif de 443 \$ par année (en s’appuyant sur une simple moyenne, tenant compte de l’existence de quelque 18 125 entreprises touchées). Les économies administratives totales pour les séries 1 et 2 ne seront toutefois que de 6,4 millions de dollars par année — une baisse principalement occasionnée par le coût supplémentaire de 1,6 million de dollars par année pour la série 2.

La réduction prévue des frais administratifs découlera principalement du remplacement des processus imprimés par leurs équivalents électroniques. Les économies découleront principalement d’une préparation des documents (c’est-à-dire de l’information) plus efficace et d’une réduction du nombre d’erreurs et d’omissions, du fait d’un recours accru aux technologies de l’information et de la simplification des processus opérationnels, permettant de prendre en charge la transmission électronique de l’information, comme on le décrit dans la section « Avantages et coûts » qui précède. On estime donc que la proposition représente une « SORTIE », en vertu de la règle. Il s’agit ici d’une réduction monétaire des frais associés au fardeau administratif qui découle de la révision d’un règlement existant.

Il faut remarquer que l’estimation annualisée a été révisée à la hausse à 4,6 millions de dollars au total à 6,4 millions de dollars au total. Cela représente un ajustement du total prévu dans le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation (REIR) qui a paru dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 15 février 2014, lors de la publication préalable des modifications réglementaires. L’augmentation est principalement due aux changements suivants dans le calcul :

- le taux de salaire plus élevé lié à la préparation des documents à titre de taux de salaire a été mis à jour à partir du niveau de 2010 pour être établi en fonction du niveau de 2012;
- l’intégration des taux de croissance prévus des expéditions (en particulier, une croissance positive dans le mode routier) dans le calcul.

Comme on s’attend à ce que la réduction du fardeau administratif découle principalement des économies de main-d’œuvre quant à la préparation des documents dans le mode routier, les deux changements sont combinés pour que le montant estimé des économies soit nettement plus élevé que l’estimation précédente.

Lentille des petites entreprises

L’ASFC reconnaît que les petites entreprises seront touchées par les nouvelles exigences en matière de déclaration. Par petite entreprise, on entend toute entreprise, qu’elle soit ou non constituée en personne morale, qui compte moins de 100 employés ou qui réalise un chiffre d’affaires annuel compris entre 30 000 \$ et 5 millions de dollars. Puisque l’on ne dispose pas facilement de renseignements sur les revenus ou le chiffre d’affaires, la définition retenue aux fins de l’analyse coûts-avantages est celle des entreprises qui comptent moins de 100 employés, et c’est cette même définition qui a été retenue aux fins de la lentille des petites entreprises.

Pour estimer le fardeau administratif applicable à chacun des intervenants et à chacune des nouvelles exigences réglementaires, on s’appuie sur la formule (1), que l’on retrouve à l’annexe 1. Pour estimer l’allègement administratif qui découle de l’élimination de l’exemption relative aux marchandises diverses dans le mode maritime, on s’appuie sur la formule (2). Le total du fardeau administratif correspond dès lors à la différence entre la somme de tous les

requirements less the administrative relief from the elimination of break-bulk exemption. Since the focus of the small business lens is on direct cost impacts, indirect benefits, such as cost savings due to the time saved at the border, are not included in the calculations.

The general approach to cost calculations for the small business lens is essentially the same as that used in the “Benefits and costs” section above, with essentially the same assumptions used. However, to conform to the requirements of the Treasury Board of Canada Secretariat, some alternative assumptions are used. The differences in the assumptions used are explained in Annex 2.

Initial option

The initial option would have all businesses, including small businesses, paying to upgrade their systems in order to comply with the electronic reporting requirements of the CBSA. In the initial option, all businesses face the same reporting requirements and IT capability requirements to transmit pre-arrival information electronically to the CBSA. This would likely result in upfront capital and ongoing maintenance costs of IT upgrades.

Flexibility analysis

As small carriers and importers with infrequent shipments tend to be deemed higher risk, and given that the CBSA has much less information about them for risk assessment purposes, it would be counterproductive from a risk management perspective to provide regulatory flexibility for these businesses in terms of fewer data elements required or laxer time frames. Instead, the CBSA will offer the free eManifest portal for data transmission to help small businesses to alleviate the increased compliance costs.

Flexible option

The flexible option allows businesses to access a free Internet portal to submit the required information electronically. In the flexible option, all businesses still face the same reporting requirements. However, the CBSA provides the free eManifest portal for highway carriers, freight forwarders and importers to transmit eManifest information in order to mitigate the upfront capital costs and ongoing maintenance costs of IT upgrades. With access to a computer and an Internet connection, smaller businesses will have a different option to send their advance data electronically free of charge, through the eManifest portal.

The small business costs to be carried as a result of the full implementation of the eManifest initiative (i.e. Packages 1 and 2) for each option are presented in the table below.

frais administratifs applicables à l'ensemble des intervenants et à l'ensemble des nouvelles exigences réglementaires et l'allègement administratif qui découle de l'élimination de l'exemption relative aux marchandises diverses. Puisque l'objet de la lentille des petites entreprises tient aux répercussions au niveau des coûts directs, les avantages indirects, comme les économies imputables au temps gagné à la frontière, ne sont pas inclus dans les calculs.

L'approche générale en matière de calcul des coûts ou des frais aux fins de la lentille des petites entreprises est, pour l'essentiel, la même que celle de la section « Avantages et coûts » qui précède, les mêmes hypothèses étant, dans une très large mesure, retenues. Cependant, pour se conformer aux exigences du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, on a posé un certain nombre d'hypothèses différentes. On trouvera à l'annexe 2 une explication des différences quant aux hypothèses retenues.

Option initiale

En vertu de l'option initiale, toutes les entreprises, incluant les petites entreprises, assumeraient les frais inhérents à la mise à niveau de leurs systèmes, pour leur permettre de se conformer aux exigences en matière de déclaration électronique de l'ASFC. En vertu de cette option initiale, toutes les entreprises seraient confrontées aux mêmes exigences en matière de déclaration et de capacités de TI pour transmettre l'information préalable par voie électronique à l'ASFC. Les entreprises devraient donc vraisemblablement absorber les coûts d'immobilisations initiaux ainsi que les coûts de maintenance permanents associés à la mise à niveau des systèmes de TI.

Analyse de la souplesse

Puisque les petits transporteurs et les importateurs qui ne procèdent pas à des expéditions régulièrement sont réputés présenter un niveau de risque plus élevé, et que l'ASFC dispose, à leur endroit, de beaucoup moins d'informations aux fins de l'évaluation des risques, il serait improductif du point de vue de la gestion du risque d'offrir à ces entreprises la possibilité de jouir d'une certaine souplesse réglementaire sous la forme d'une réduction du nombre d'éléments de données requis ou d'échéanciers plus souples. L'ASFC offrira plutôt la possibilité de transmettre gratuitement des données par le truchement du portail du manifeste électronique afin d'aider les petites entreprises à compenser l'augmentation des coûts d'observation.

Option souple

L'option souple permet aux entreprises d'accéder à un portail Internet gratuit afin de transmettre les renseignements requis par voie électronique. En vertu de cette option, toutes les entreprises demeurent assujetties aux mêmes exigences en matière de déclaration. Cependant, l'ASFC offre aux transporteurs routiers, aux agents d'expédition et aux importateurs la possibilité de se servir, sans frais, du portail du manifeste électronique pour transmettre les renseignements relatifs au manifeste électronique, leur permettant ainsi d'atténuer les coûts d'immobilisations initiaux et les coûts de maintenance permanents liés à la mise à niveau des systèmes de TI. Pour autant que l'on ait accès à un ordinateur et que l'on dispose d'une connexion Internet, le portail du manifeste électronique offre aux plus petites entreprises une autre avenue pour transmettre gratuitement leur information préalable, par voie électronique.

Le tableau qui suit présente, pour chacune des options, les coûts que devraient supporter les petites entreprises en marge de la mise en œuvre complète de l'initiative du manifeste électronique (séries 1 et 2).

Implementation of eManifest — Initial Option vs. Flexible Option				
All packages	Initial Option		Flexible Option	
Short description	No free eManifest portal		Free eManifest portal	
Number of small businesses impacted	160 605		160 605	
	Annualized Average (Constant 2012 \$)	Present Value (Constant 2012 \$) (PV Base Year 2015)	Annualized Average (Constant 2012 \$)	Present Value (Constant 2012 \$) (PV Base Year 2015)
Compliance costs	\$26,710,340	\$200,292,170	\$7,923,360	\$59,414,660
Administrative costs	-\$4,165,480	-\$31,235,610	\$199,270	\$1,494,270
<i>Total costs</i>	\$22,544,860	\$169,056,560	\$8,122,630	\$60,908,940
<i>Total cost per small business</i>	\$140	\$1,050	\$50	\$380
Risk considerations	<p>Small carriers and importers with infrequent shipments might have to incur substantial upfront capital costs and ongoing maintenance costs to upgrade their IT systems for electronic submission of required information.</p> <p>This increase in compliance costs might not be fully offset by the efficiency gained (and the decrease in administrative costs) as a result of increased IT use.</p> <p>This might discourage some of them from conducting cross-border business, especially in the highway mode where the majority of the carriers are small and owner-operated.</p>		<p>The CBSA bears the cost of developing an eManifest portal for trade chain partners to transmit information free of charge.</p> <p>Also, since a common eManifest portal would be developed for businesses with a diverse array of practices, the opportunity for customization to streamline business process and hence gain efficiency might be minimal for these businesses.</p>	

Mise en œuvre du manifeste électronique — Option initiale par rapport à l'option souple				
Toutes les séries	Option initiale		Option souple	
Description abrégée	Pas de portail du manifeste électronique gratuit		Portail du manifeste électronique gratuit	
Nombre de petites entreprises touchées	160 605		160 605	
	Moyenne annualisée (dollars constants de 2012)	Valeur actualisée (dollars constants de 2012; VA en 2015)	Moyenne annualisée (dollars constants de 2012)	Valeur actualisée (dollars constants de 2012; VA en 2015)
Coûts d'observation	-26 710 340 \$	200 292 170 \$	7 923 360 \$	59 414 660 \$
Frais administratifs	-4 165 480 \$	-31 235 610 \$	199 270 \$	1 494 270 \$
<i>Total des coûts</i>	22 544 860 \$	169 056 560 \$	8 122 630 \$	60 908 940 \$
<i>Total des coûts par petite entreprise</i>	140 \$	1 050 \$	50 \$	380 \$
Considérations relatives au risque	<p>Les petits transporteurs et les importateurs qui n'effectuent pas des expéditions régulièrement pourraient devoir encourir d'importants coûts d'immobilisations initiaux et coûts de maintenance permanents pour mettre à niveau leurs systèmes de TI en vue de la production, par voie électronique, des renseignements requis.</p> <p>Cette augmentation des coûts d'observation pourrait ne pas être entièrement compensée par l'efficacité tirée d'un recours accru aux systèmes de TI (et par une réduction des frais administratifs).</p> <p>Cela pourrait inciter certains d'entre eux à ne pas réaliser d'activités transfrontalières, tout particulièrement dans le mode routier, où la majorité des transporteurs sont de petite taille et exploités en propre.</p>		<p>L'ASFC assume les coûts liés au développement d'un portail du manifeste électronique pour permettre aux partenaires de la chaîne commerciale de transmettre l'information gratuitement.</p> <p>En outre, puisque le portail du manifeste électronique commun serait élaboré à l'intention d'entreprises ayant une multiplicité de pratiques, il se pourrait que les possibilités de personnalisation pour en rationaliser les processus opérationnels et donc permettre à ces entreprises de maximiser leur efficacité, s'en trouvent considérablement limitées.</p>	

The initial option shows large negative administrative costs, reflecting in large part more significant efficiency in data preparation time gained from investing more in the upgrades and changes of the IT system for electronic preparation and transmission of data. The flexible option shows positive administrative costs, reflecting the assumptions that (1) there are no savings in data preparation time by switching from paper to electronic processing via the eManifest portal; and (2) most small businesses would opt for the eManifest portal due to the fact that their low volumes of transactions would not justify large investments in IT system upgrades or changes. However, the total costs under the initial option would still be greater than those under the flexible option. Given the difference in costs between the initial option and the flexible option, the flexible option is the recommended option.

À l'option initiale correspondent des frais administratifs négatifs, qui témoignent dans une large mesure d'une meilleure efficacité dans les délais de préparation des données qui découle d'investissements plus considérables dans les mises à niveau et les changements des systèmes de TI en vue de la préparation et de la transmission des données par voie électronique. À l'option souple correspondent des frais administratifs positifs, qui témoignent des hypothèses selon lesquelles (1) le fait de délaissier les opérations imprimées traditionnelles au profit d'opérations électroniques n'engendre aucune économie sur le plan des délais de préparation des données et (2) que la plupart des petites entreprises choisiraient d'avoir recours au portail du manifeste électronique du fait que leur faible volume de transactions ne justifierait pas l'engagement d'importantes sommes au chapitre de la mise à niveau ou du changement de leurs systèmes de TI. Cependant, le total des coûts associés à l'option initiale demeurerait supérieur au total des coûts correspondant à l'option souple. Au vu de la différence de coûts entre l'option initiale et l'option souple, on recommande cette dernière.

ConsultationPrivate sector consultations

The CBSA established the eManifest Stakeholder Partnership Network (eSPN), made up of nearly two dozen industry associations and CBSA representatives, to provide a forum for dialogue and to help the CBSA reach out to all commercial trade chain partners. Regular consultations among eSPN subcommittees and working groups have been ongoing since 2007. Consultations covered such topics as defining requirements and identifying stakeholder needs, establishing processes and procedures, reviewing and resolving policy issues, mapping the technical design and implementation of eManifest, and sharing information and communication products.

The following stakeholders involved in the importation of goods into Canada will be affected by the regulations, due to the requirement of having to provide pre-arrival information to the CBSA electronically: carriers, freight forwarders and sufferance warehouse operators.

Specific industry associations that have been extensively consulted as part of this proposal include the following:

- Canadian International Freight Forwarders Association;
- Canadian Courier & Logistics Association;
- Canadian Produce Marketing Association;
- Canadian Society of Customs Brokers;
- Association of International Customs and Border Agencies;
- Canadian Association of Importers and Exporters;
- Canadian Manufacturers & Exporters;
- Canadian Sufferance Warehouse Association;
- Canadian Vehicle Manufacturers' Association;
- Private Motor Truck Council of Canada;
- Shipping Federation of Canada; and
- Chamber of Shipping of British Columbia.

The eManifest initiative has also been discussed regularly at Border Commercial Consultative Committee (BCCC)¹¹ meetings since 2006. The BCCC provides the CBSA and industry stakeholders with a forum for dialogue on border issues. The eManifest subcommittee of the BCCC includes representatives from the CBSA and members of 10 key trade associations. The Committee's mandate is to work collaboratively to promote modernization and improvements to the Agency's commercial program under eManifest, validate strategic directions related to eManifest and other major projects intended to simultaneously enhance facilitation and security, and provide governance to the existing eManifest Stakeholder Partnership Network (eSPN) working groups.

Input from these consultations has also been taken into consideration to identify areas of business burdens and savings in the preparation of the cost-benefit statement for this document.

¹¹ www.cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/consult/bccc-ccacf/menu-eng.html

ConsultationConsultations avec le secteur privé

L'ASFC a mis sur pied le Réseau de partenariats des intervenants pour le manifeste électronique (RPIME) qui se compose de représentants de près de deux douzaines d'associations de l'industrie et de l'ASFC, avec pour objectif de constituer un forum d'échange et d'aider cette dernière à tisser des liens avec l'ensemble de ses partenaires de la chaîne commerciale. Des consultations se tiennent périodiquement entre les sous-comités et les groupes de travail du RPIME depuis 2007. Les consultations ont notamment porté sur des sujets tels que la définition des exigences et l'établissement des besoins des intervenants, l'établissement des processus et des procédures, l'examen des enjeux sur le plan des politiques et leur résolution, la définition de la conception technique et la mise en œuvre du manifeste électronique ainsi que la mise en commun de l'information et des produits de communication.

Les intervenants suivants qui participent à l'importation de marchandises au Canada seront touchés par les règlements, du fait de l'obligation à laquelle ils seront tenus de transmettre de l'information préalable à l'ASFC par voie électronique : les transporteurs, les agents d'expédition et les exploitants d'entrepôts d'attente.

Parmi les associations de l'industrie dont on a sollicité à maintes reprises le point de vue en marge des présentes modifications réglementaires figurent les suivantes :

- Association des transitaires internationaux canadiens;
- Canadian Courier & Logistics Association;
- Association canadienne de la distribution de fruits et légumes;
- Société canadienne des courtiers en douane;
- Association des courtiers et intervenants frontaliers internationaux;
- Association canadienne des importateurs et exportateurs;
- Manufacturiers et Exportateurs du Canada;
- Canadian Sufferance Warehouse Association;
- Association canadienne des constructeurs de véhicules;
- Association canadienne du camionnage d'entreprise;
- Fédération maritime du Canada;
- Chamber of Shipping of British Columbia.

L'initiative du manifeste électronique a également fait l'objet de discussions périodiques à l'occasion des réunions du Comité consultatif sur les activités commerciales à la frontière (CCACF)¹¹ depuis 2006. Le CCACF offre à l'ASFC ainsi qu'aux intervenants de l'industrie un forum pour dialoguer des questions relatives à la frontière. Le sous-comité du manifeste électronique du CCACF comprend des représentants de l'ASFC et des membres de 10 associations commerciales clés. Le mandat du Comité est de travailler en collaboration à la promotion de la modernisation du programme du secteur commercial de l'Agence et à son amélioration en marge de l'initiative du manifeste électronique, de valider les orientations stratégiques concernant l'initiative du manifeste électronique et d'autres projets importants qui visent à améliorer simultanément la facilitation et la sécurité, en plus d'assurer la gouvernance des groupes de travail existants du RPIME.

On a également tenu compte du fruit de ces consultations pour relever les aspects représentant des coûts et des économies pour les entreprises, en marge de la préparation de l'énoncé des avantages et des coûts du présent document.

¹¹ www.cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/consult/bccc-ccacf/menu-fra.html

Private sector support

In general, stakeholders participating in the BCCC and the eSPN meetings have been very supportive of the goals of the eManifest initiative, namely to secure the border and facilitate trade. For example, at the BCCC meeting on February 26 and 27, 2008, the industry representatives agreed unanimously that security and health issues must be addressed at the border. However, they also expressed their concern that cross-border traffic could be delayed for issues not related to security or health. At other meetings, some industry representatives expressed their eagerness for the eManifest initiative. For example, a representative from the rail industry stated that “the rail industry is keen to work on developing the eManifest initiative because it already communicates extensively with the CBSA via electronic means.”

Stakeholder feedback was also positive with respect to the potential for the initiative to offset the costs of new regulatory requirements with enhanced border efficiency (reduced wait times), reduced reliance on paper-based records and increased alignment with the requirements of other countries (chiefly the United States).

Major concerns and CBSA responses

Throughout the consultation process, industry has stressed the importance of stakeholder involvement and the inclusion of the broader trade community with regard to the development of the system and the manner in which critical policy issues are addressed. In response, from 2006 to 2012, the CBSA held 21 meetings of the eSPN and 15 meetings of the BCCC at which the eManifest initiative was discussed.

A major concern of the industry that was frequently discussed was the burden of collecting the data and transmitting within the prescribed time frames. The various eSPN working groups provided the CBSA with platforms to discuss all proposed data elements and processes for each mode with the various participants. These discussions allowed the CBSA to better understand the business flow in the different modes and to design the system and policy to better fit the logistics of the industry.

Another major concern raised by stakeholders was the cost impacts on small and medium-sized businesses. The discussions at consultation meetings led to the development of the eManifest portal, which would be most beneficial to small and medium-sized businesses. In particular, stakeholder consultations related to the implementation and design of the eManifest portal were held across Canada in 2008 and 2009, aiming to gauge the views of small and medium-sized businesses on the portal option. These consultations revealed a need for and a positive reaction to the proposed portal solution.

Many policy and system development issues of a more technical nature were raised at the meetings, and the CBSA has created a trade issue log, which is shared with the industry, to prioritize the

Soutien du secteur privé

De manière générale, les intervenants qui ont pris part aux discussions du CCACF et du RPIME se sont montrés tout à fait favorables aux objectifs de l'initiative du manifeste électronique, soit protéger la frontière et faciliter les échanges. À titre d'exemple, lors de la réunion du CCACF qui s'est tenue les 26 et 27 février 2008, les représentants de l'industrie ont convenu, à l'unanimité, qu'il y avait lieu d'intervenir sur le plan des questions relatives à la sécurité et à la santé à la frontière. Cependant, ils ont également fait état de leur inquiétude quant à la possibilité que la circulation transfrontalière soit retardée pour des problèmes de dédouanement qui ne toucheraient ni la sécurité ni la santé. Lors d'autres réunions, certains représentants de l'industrie ont fait état de leur vif intérêt à l'égard de l'initiative du manifeste électronique. À titre d'exemple, un représentant du secteur ferroviaire affirmait que « le secteur ferroviaire a hâte de travailler à l'élaboration de l'initiative du manifeste électronique puisqu'il communique déjà abondamment avec l'ASFC par le biais de mécanismes électroniques ».

Les intervenants ont également réagi positivement à la possibilité que l'initiative permette la compensation des coûts associés aux nouvelles exigences réglementaires par une amélioration de l'efficacité à la frontière sous la forme d'une réduction des temps d'attente, d'un recours moindre aux dossiers imprimés, et d'une meilleure harmonisation avec les exigences d'autres pays (principalement des États-Unis).

Principales inquiétudes et réponses de l'ASFC

Tout au long du processus de consultation, les représentants de l'industrie ont insisté sur l'importance de la participation des intervenants et de l'engagement de l'ensemble du secteur commercial en ce qui concerne le développement du système et la façon dont les questions essentielles relatives aux politiques sont traitées. Dans cet esprit, l'ASFC a organisé, entre 2006 et 2012, 21 réunions du RPIME et 15 réunions du CCACF dans le cadre desquelles on a discuté de l'initiative du manifeste électronique.

L'une des principales inquiétudes de l'industrie dont on a fréquemment discuté tient au fardeau que représentent la collecte des données et leur transmission, selon les échéanciers prescrits. Les divers groupes de travail du RPIME ont offert à l'ASFC des plateformes pour discuter avec les divers participants de l'ensemble des éléments de données et des processus proposés pour chaque mode. Ces discussions ont permis à l'ASFC de mieux comprendre le flux opérationnel des différents modes et de concevoir le système et les politiques de manière à ce qu'ils cadrent mieux avec le contexte logistique de l'industrie.

Une autre inquiétude majeure soulevée par les intervenants concerne les répercussions sur le plan des coûts pour les petites et moyennes entreprises. Les discussions qui se sont tenues lors des réunions de consultation ont mené au développement du portail du manifeste électronique, lequel devrait principalement profiter aux petites et moyennes entreprises. Plus particulièrement, les consultations avec les intervenants sur la conception et la mise en œuvre du portail du manifeste électronique se sont tenues partout au Canada en 2008 et 2009, avec pour objectif d'évaluer le point de vue des petites et moyennes entreprises à l'égard de l'option du portail. Ces consultations ont révélé la nécessité de se doter de la solution du portail proposée ainsi qu'une réaction positive à l'égard de celle-ci.

De nombreuses questions à caractère plus technique sur l'élaboration des politiques et des systèmes ont également été soulevées lors des réunions et l'ASFC a dressé un registre des questions

issues in order to deal with them in a transparent and timely manner. It also provides the industry with the necessary information to move forward with its planning and preparation for eManifest.

Government consultations

The regulatory amendments for eManifest will have no direct impact on other government departments (OGDs), such as the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) and the Department of Foreign Affairs, Trade and Development Canada (DFATD), as there are no planned changes under eManifest to the existing electronic or paper-based OGD processes. The amendments deal primarily with the provision of pre-arrival information, which will be used by the CBSA to perform a risk assessment, related to the import of goods into Canada. OGD requirements related to the import of goods into Canada (e.g. the submission of permits and licences), are part of a different process and would not be impacted by the regulatory amendments. As a result, no formal consultations were conducted with OGD partners and no significant feedback was provided.

Although the amendments do not directly impact OGDs, it should be noted that the eManifest initiative supports the broader Government of Canada objectives of reducing paper processes and paper burden¹² and streamlining its processes to ensure consistency and transparency.

U.S. consultations

Extensive consultations have been conducted with the United States Customs and Border Protection (USCBP) on the amendments to ensure that pre-arrival information requirements and processes are aligned between Canada and the United States to the greatest extent possible. Goods which are destined for North America and which transit either through Canada or the United States prior to arrival at their ultimate destination are subject to each country's information requirements.

For highway carriers, some of the IT system-related costs will be offset by investments they have already made in order to provide data electronically to the USCBP. Since 2007, an electronic manifest, which was the successor of the paper manifest, has been mandatory for shipments entering the United States. All trucks from Canada destined to the United States with freight on board are required to submit an electronic truck manifest before arriving at the border. Filing manifests electronically can be accomplished either by using a commercial software product or via the Internet through the Automated Commercial Environment (ACE) Secure Data Portal. Historically, carriers were required to file a paper manifest with the USCBP before a shipment entered the United States. Filing electronic manifests is now required at all land border ports in accordance with the *Customs Border Security Act of 2002* (Trade Act of 2002) advance cargo rule.

touchant le secteur commercial, auquel ce dernier a accès, pour établir le caractère prioritaire des enjeux de manière à ce que ceux-ci puissent être traités de manière transparente et rapide. Il offre également au secteur l'information nécessaire pour engager plus avant leur planification et leur préparation en vue du manifeste électronique.

Consultations gouvernementales

Les modifications réglementaires relativement à l'initiative du manifeste électronique n'auront aucune incidence directe sur les autres ministères (AM) comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (MAECD) puisque n'est prévu, en vertu de cette initiative, aucun changement par rapport aux processus électroniques ou imprimés existants des AM. Les modifications concernent principalement la transmission de l'information préalable, dont l'ASFC se servira pour réaliser une évaluation du risque, par rapport à l'importation des marchandises au Canada. Les exigences imposées par les AM en ce qui a trait à l'importation de marchandises au Canada, qui touchent à titre d'exemple la présentation de demandes de permis et de licences, relèvent d'un processus différent et ne seront pas touchées par les modifications réglementaires. Par conséquent, aucune consultation officielle n'a été menée avec les partenaires des AM et aucun commentaire important n'a été formulé.

Malgré le fait que les modifications n'auront pas d'incidence directe sur les AM, il convient de souligner que l'initiative du manifeste électronique appuie les objectifs plus généraux du gouvernement du Canada qui consistent à réduire les processus imprimés et le fardeau de la paperasserie¹², en plus de simplifier ses processus, pour assurer la cohérence et la transparence.

Consultations avec les autorités américaines

D'importantes consultations ont été menées avec le SDPF des États-Unis sur les modifications pour veiller à ce que les processus et les exigences relatifs à l'information préalable en vigueur au Canada et aux États-Unis soient le plus homogènes possible. Les marchandises à destination de l'Amérique du Nord qui passent par le Canada ou les États-Unis avant d'arriver à leur destination finale sont assujetties aux exigences en matière d'information de chacun de ces deux pays.

Pour les transporteurs routiers, certains coûts liés aux systèmes de TI seront compensés par les investissements déjà réalisés pour leur permettre de transmettre des données par voie électronique au SDPF des États-Unis. Depuis 2007, un manifeste électronique, qui a succédé au manifeste imprimé, est devenu obligatoire pour les expéditions entrant aux États-Unis. Pour tous les camions chargés de fret provenant du Canada et se dirigeant vers les États-Unis, un manifeste électronique doit être produit avant qu'ils n'arrivent à la frontière. La production des manifestes par voie électronique peut se faire au moyen d'un logiciel commercial ou par Internet, par le truchement du portail sécurisé de données du Automated Commercial Environment (ACE). Traditionnellement, les transporteurs étaient tenus de soumettre un manifeste imprimé au SDPF avant l'entrée de toute expédition aux États-Unis. En vertu de la règle sur la transmission de l'information préalable sur le fret de la loi *Customs Border Security Act of 2002* (Trade Act of 2002), il faut désormais produire un manifeste électronique à chacun des postes frontaliers terrestres.

¹² www.reducingpaperburden.gc.ca/eic/site/pbri-iafp.nsf/eng/sx00130.html

¹² www.reduirepaperasserie.gc.ca/eic/site/pbri-iafp.nsf/fra/sx00130.html

In designing eManifest, the need to align with U.S. processes for the sake of common client requirements was an early priority, established with input from the eSPN. Commonalities allow the carriers that built systems for ACE participation to modify those systems for CBSA eManifest purposes, avoiding the cost of building an entirely new system. Feedback from carrier clients currently transmitting for ACE confirms that their costs are lower due to the earlier USCBP mandated requirements.

The feedback from the USCBP on the eManifest initiative has been positive and no concerns have been raised.

Generally, all stakeholders consulted support the implementation of eManifest and the regulatory regime that would enforce it. The vast majority of stakeholders accept eManifest as a necessary and inevitable modernization of processes.

Furthermore, all stakeholders acknowledge the long-term benefits that eManifest would bring in terms of both security and facilitation.

Since all stakeholders have been aware of eManifest for several years and have been consulted extensively on its design, delivery and implementation, there are no outstanding issues or points of contention. However, as can be expected with the introduction of new electronic processes that replace long-standing manual processes, some industry sectors, such as highway carriers, will be more impacted by eManifest than others. The CBSA has identified those stakeholders and is conducting ongoing consultations and outreach with them — both individually and in industry sector groups — in order to ensure a smooth transition and to mitigate any business impacts. The CBSA will continue to support these stakeholders as the eManifest initiative is implemented.

Prepublication in Part I of the *Canada Gazette*

On February 15, 2014, the Regulations were prepublished in Part I of the *Canada Gazette*, followed by a 30-day comment period (<http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-02-15/html/reg1-eng.php>).

Sixty-eight submissions were received. Comments were received from individual businesses and trade associations. Many of the issues raised asked specific questions, or sought further clarification as to the requirements of the eManifest program. All comments were taken into consideration. The CBSA responded directly to each organization or individual by letter.

Comments and the CBSA response have been grouped into broad categories based on their subject matter:

1. Requests for clarification regarding the implementation and application of eManifest requirements;
2. Questions concerning carrier codes and compliance;

À l'étape de la conception du manifeste électronique, la nécessité d'assurer une certaine harmonisation avec les processus américains afin d'établir des exigences communes auxquelles sont tenus les clients a très tôt constitué une priorité, établie avec la participation du RPIME. Ces points communs permettent aux transporteurs qui se sont dotés de systèmes en vue d'adhérer à l'initiative ACE de modifier ceux-ci pour répondre aux fins du manifeste électronique de l'ASFC, leur évitant ainsi d'avoir à absorber les coûts liés au développement d'un système entièrement nouveau. Les commentaires formulés par les transporteurs-clients qui transmettent actuellement de l'information pour les besoins de l'ACE confirment que leurs coûts sont moindres, du fait qu'ils ont déjà dû se conformer aux exigences imposées par le SDPF des États-Unis.

Les commentaires recueillis de la part du SDPF à l'égard de l'initiative du manifeste électronique ont été positifs et aucune inquiétude n'a été soulevée.

De manière générale, tous les intervenants qui ont été consultés sont pour la mise en œuvre du manifeste électronique et du cadre réglementaire qui permettra d'en assurer l'exécution. La vaste majorité des intervenants considèrent que le manifeste électronique s'inscrit dans le cadre de l'inévitable et nécessaire modernisation des processus.

En outre, tous les intervenants reconnaissent les avantages à long terme que confèrera le manifeste électronique, tant sur les plans de la sécurité que de la facilitation.

Puisque tous les intervenants sont au courant de l'initiative du manifeste électronique depuis plusieurs années et qu'ils ont été abondamment consultés au chapitre de sa conception, de son exécution et de sa mise en œuvre, il ne subsiste aucun problème ou sujet de débat. Cependant, comme on peut s'y attendre lors de la mise en place de nouveaux processus électroniques destinés à remplacer des processus manuels de longue date, certains secteurs de l'industrie, comme celui des transporteurs routiers, seront plus touchés que d'autres par la mise en œuvre de cette initiative. L'ASFC a déterminé qui sont ces intervenants et a entrepris de mener des consultations auprès de ceux-ci, en plus de tenter de les sensibiliser — tant individuellement qu'au sein de groupes sectoriels — avec pour objectifs de faire en sorte que la transition se déroule sans heurt et d'atténuer les possibles répercussions opérationnelles. L'ASFC continuera d'appuyer ces intervenants au fil de la mise en œuvre de l'initiative du manifeste électronique.

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le 15 février 2014, la réglementation proposée a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, qui a été suivie d'une période de commentaires de 30 jours (<http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-02-15/html/reg1-fra.php>).

Soixante-huit observations ont été reçues. Des entreprises et des associations commerciales ont formulé des commentaires. Plusieurs ont posé des questions précises ou ont demandé des précisions concernant les exigences relatives au manifeste électronique. Tous les commentaires ont été pris en considération. L'ASFC a répondu directement par lettre à chaque personne ou organisation.

Les commentaires et les réponses de l'ASFC ont été regroupés en grandes catégories en fonction du sujet abordé :

1. Demandes de précisions concernant la mise en œuvre et l'application des exigences relatives au manifeste électronique;
2. Questions concernant les codes de transporteur et la conformité;

3. Concerns about the impact of the amendments on freight forwarders;
4. Comments with respect to the cost-benefit analysis of the eManifest program; and
5. Comments concerning issues that will be addressed through future regulatory amendments.

Responses to the key issues raised are summarized below.

1. Requests for clarification regarding the implementation and application of eManifest requirements

Comment

The 30-day comment period was not long enough. A stakeholder commented that the *Guide to the Federal Regulatory Development Process*¹³ provides for a 75-day prepublication requirement when a regulatory proposal has a potential impact on international trade (Part 2, Step 7).

Response

The 30-day comment period is a policy requirement of the *Cabinet Directive on Regulatory Management*. The proposed regulatory amendments deal with commercial requirements and do not directly deal with trade issues. Furthermore, the CBSA agreed to accept comments from the World Trade Organization after the 30-day comment period. Finally, the CBSA prepublished these regulatory amendments more than 75 days before they will come into force; the CBSA therefore provided stakeholders with sufficient notice.

Comment

The timelines for the various initiatives within the regulatory package provide insufficient preparation time for industry to determine impact and funds, develop programming and implement the many mandated electronic initiatives. More specifically, the proposed implementation date (July 1, 2014) for the new freight forwarder requirements provides stakeholders insufficient time to meet the new requirements.

Response

While the CBSA appreciates the impact of the regulatory amendments on all stakeholders, the Agency has engaged in extensive consultations with all stakeholders, including freight forwarders, who have known of the pending regulatory amendments for more than two years. In addition, the CBSA has committed to providing all stakeholders with at least 45 days' notice of the mandatory coming into force date of the regulatory amendments.

Part 2 of the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act*, which imposes new regulatory requirements on freight forwarders, was originally scheduled to come into force on July 1, 2014. However, Part 2 will now come into force six months after the publication of these regulatory amendments in the *Canada Gazette*, Part II. Moreover, the freight forwarders who

3. Préoccupations quant à l'incidence des modifications sur les agents d'expédition;
4. Commentaires sur l'analyse coûts-avantages du programme du manifeste électronique;
5. Commentaires concernant des enjeux qui seront abordés dans des modifications réglementaires futures.

Voici un résumé des réponses aux principales questions soulevées.

1. Demandes de précisions concernant la mise en œuvre et l'application des exigences relatives au manifeste électronique

Commentaire

La période de 30 jours allouée pour formuler des commentaires n'était pas assez longue. Un intervenant a mentionné que le *Guide du processus d'élaboration des règlements fédéraux*¹³ exige une période de publication préalable de 75 jours lorsqu'un projet de règlement pourrait avoir une incidence sur les échanges commerciaux internationaux (Partie 2, Étape 7).

Réponse

La période de 30 jours allouée pour formuler des commentaires est une exigence de la *Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation*. Les modifications réglementaires proposées portent sur des exigences commerciales et n'ont pas d'incidence directe sur les enjeux commerciaux. Par ailleurs, l'ASFC a fait savoir qu'elle accepterait les commentaires de l'Organisation mondiale du commerce même après l'échéance de la période de 30 jours allouée pour formuler des commentaires. Enfin, l'ASFC a publié ces modifications réglementaires plus de 75 jours avant qu'elles entrent en vigueur; les intervenants ont donc eu amplement le temps de faire parvenir leurs commentaires.

Commentaire

Les échéanciers des diverses initiatives prévues dans la réglementation proposée ne laissent pas suffisamment de temps à l'industrie pour se préparer, notamment pour évaluer les répercussions et les fonds nécessaires, pour élaborer des programmes et pour mettre en œuvre les nombreuses initiatives électroniques obligatoires. Plus précisément, la date proposée (le 1^{er} juillet 2014) pour l'entrée en vigueur des nouvelles exigences s'appliquant aux agents d'expédition ne laisse pas suffisamment de temps aux intervenants pour prendre les mesures nécessaires afin de s'y conformer.

Réponse

L'ASFC est consciente des répercussions qu'auront les modifications réglementaires sur tous les intervenants. C'est pourquoi l'Agence avait lancé un vaste processus de consultation auprès de tous les intervenants, y compris les agents d'expédition, qui sont au fait des modifications réglementaires à venir depuis plus de deux ans maintenant. En outre, l'ASFC s'est engagée à donner à tous les intervenants un préavis d'au moins 45 jours avant la date d'entrée en vigueur obligatoire des modifications réglementaires.

La partie 2 du *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes*, qui impose de nouvelles exigences réglementaires aux agents d'expédition, devait initialement entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2014. Or, elle n'entrera en vigueur que six mois après la publication de ces modifications réglementaires dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Il convient de noter que

¹³ <http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/gfrpg-gperfi/gfrpg-gperfitb-eng.asp>

¹³ <http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/gfrpg-gperfi/gfrpg-gperfitb-fra.asp>

have already implemented electronic functionality internally have been able to transmit the information required by Part 2 of the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act* to the CBSA since June 9, 2013. The CBSA therefore believes that the freight forwarding community has been given sufficient time to meet the new requirements.

Comment

Stakeholders expressed concern with the proposed time frames for the “commercial release of goods,” noting that, in cases where arrival must occur prior to release, the use of the arrival message to trigger release could significantly impact operations, causing a negative impact on trade.

Response

Previous CBSA-published policies allowing release prior to the arrival of the goods in Canada were erroneous and not consistent with sections 12 and 31 of the *Customs Act*. The CBSA has therefore withdrawn all erroneous public statements regarding the release of goods prior to arrival in Canada. The amendments to the *Reporting of Imported Goods Regulations* therefore do not change the existing time frames for the release of goods.

However, what constitutes “arrival” in the various modes of transportation has now been expressly set out in the *Reporting of Imported Goods Regulations*. This is achieved by Conveyance Arrival Certification Message (CACM).

The CACM achieves three essential legal requirements:

1. It confirms when the conveyance legally arrives in Canada in a definable and verifiable manner that is also rational and consistent between the different modes of transportation;
2. It closes out the legal time frame for providing ACI, which is necessary for the effective administration and enforcement of section 12.1 of the *Customs Act*; and
3. It begins the legal time frame for section 12, *Customs Act* report, which is necessary for the effective administration and enforcement of section 12 and everything thereafter, including accounting and payment of duties.

Comment

While the majority of stakeholders expressed no concern with the requirement to supply empty conveyance data to the CSBA, some stakeholders in the highway mode expressed concerns with the requirement to use a bar code to report empty conveyances to the Agency.

Response

The Regulations do not specify empty bar code requirements. However to satisfy operational requirements, it is specified in policy that a bar code is required for empty highway conveyances. Highway carriers who choose to submit eManifest information for empty conveyances will be required to present a lead sheet with a bar coded Conveyance Reference Number (CRN) at the Primary

les agents d’expédition qui ont déjà procédé à la mise en œuvre de la fonctionnalité électronique à l’interne sont en mesure de transmettre à l’ASFC l’information exigée selon la partie 2 du *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes* depuis le 9 juin 2013. Au vu de tout cela, l’ASFC estime que les agents d’expédition dans leur ensemble ont bénéficié d’un délai suffisant pour satisfaire aux nouvelles exigences.

Commentaire

Des intervenants se sont dits préoccupés par les échéanciers proposés relativement à la « mainlevée des marchandises commerciales », faisant remarquer que, dans les cas où l’arrivée doit survenir avant la mainlevée, le recours au message d’arrivée pour obtenir la mainlevée pourrait avoir des répercussions importantes sur les opérations et nuire aux échanges commerciaux.

Réponse

Les politiques antérieures publiées par l’ASFC qui autorisaient la mainlevée avant l’arrivée des marchandises au Canada n’avaient pas de fondement valable et allaient à l’encontre des articles 12 et 31 de la *Loi sur les douanes*. L’ASFC a donc retiré toutes les déclarations publiques erronées concernant la mainlevée des marchandises avant leur arrivée au Canada. Par conséquent, les modifications apportées au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* n’ont aucune incidence sur les échéanciers actuels pour la mainlevée des marchandises.

Cela dit, le concept d’« arrivée » dans les différents modes de transport est maintenant défini avec précision dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*. La méthode privilégiée est le Message d’attestation de l’arrivée du moyen de transport (MAAMT).

Le MAAMT permet de respecter trois exigences fondamentales de la loi :

1. Il confirme le moment auquel le moyen de transport arrive légalement au Canada à l’aide d’un processus que l’on peut définir et contrôler et qui est également logique et cohérent entre les différents moyens de transport;
2. Il met fin au délai alloué par la loi pour transmettre l’IPEC, nécessaire à une application et à une exécution efficaces de l’article 12.1 de la *Loi sur les douanes*;
3. Il enclenche le délai prévu par la loi pour la déclaration exigée conformément à l’article 12 de la *Loi sur les douanes*, nécessaire à une application et à une exécution efficaces de l’article 12 et à tous les processus ultérieurs, y compris la déclaration en détail et le paiement des droits.

Commentaire

Bien que la majorité des intervenants n’ait fait aucun commentaire concernant l’obligation de transmettre à l’ASFC des données indiquant que le moyen de transport est vide, certains intervenants dans le mode routier se sont dits préoccupés par l’exigence relative à l’utilisation d’un code à barres pour signaler à l’Agence les moyens de transport vides.

Réponse

La réglementation n’exige pas à proprement parler le recours aux codes à barres pour déclarer un moyen de transport vide. Toutefois, pour satisfaire aux exigences opérationnelles, il est précisé dans les politiques qu’un code à barres doit être utilisé pour les moyens de transport vides dans le mode routier. Les transporteurs routiers qui choisissent de transmettre des données à l’aide du

Inspection Line. Despite this policy requirement, the CBSA has nevertheless been working with stakeholders to find a mutually acceptable resolution to the requirement to report empty conveyances.

The CBSA is also examining other options to assist carriers in providing pre-arrival empty conveyance information, including providing bar coded lead sheets free of charge through the eManifest portal.

Comment

Stakeholders asked for clarification with respect to several of the definitions and terms used in the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act*.

Response

The CBSA has provided the definitions or clarifications requested by stakeholders below:

- A “shipment” is defined in the regulatory amendments as a specified good or collection of specified goods that is listed in a single bill of lading, way bill or similar transportation document that is issued by the carrier and that relates to the carriage of those goods by the carrier. A single bill of lading represents one shipment, but that bill of lading may incorporate information from multiple invoices related to the shipment. Multiple release transmissions will not be required, as the regulatory amendments do not change current CBSA policies or release practices, nor do they require a change in long-standing commercial practices.
- “For a fee,” in the *Reporting of Imported Goods Regulations*, means payment for exchange of services by means of an agreement in any form or for a wage.
- The term “transitaire” is already used in the *Customs Act* to mean “transporter” in English. Therefore, a different term is required for the French translation of “freight forwarder.” The term “agent d’expédition” was confirmed to be appropriate. “Agent d’expédition” will now be used in the French versions of CBSA policy and published departmental memoranda (D-memos) to mean “freight forwarder.” The House Bill Electronic Commerce Client Requirements Document (ECCRD) will be updated to explain the use of this term in relation to freight forwarders’ ACI obligations.
- The term “hand-carried goods” means goods that form part of a person’s baggage. Paragraph 2(a) in the definition of “specified goods” confirms that these goods are exempt from ACI so long as they are accounted for at the time of arrival under section 32 of the *Customs Act*, and all duties are paid at that time. In such cases, the goods will be released using the prescribed release document. The regulatory amendments do not change the long-standing release process for commercial hand-carried goods.

manifeste électronique pour les moyens de transport vides seront tenus de présenter une feuille maîtresse comportant le numéro de référence du moyen de transport (NRMT) sous la forme d’un code à barres à la ligne d’inspection primaire. En dépit de cette exigence énoncée dans ses politiques, l’ASFC continue de collaborer avec les intervenants afin de trouver une solution à l’exigence de déclaration des moyens de transport vides qui convient à toutes les parties.

L’ASFC examine également d’autres options pour aider les transporteurs dans la transmission de données sur les moyens de transport vides avant l’arrivée; elle envisage notamment d’offrir la possibilité de télécharger sans frais, à même le portail du manifeste électronique, des feuilles maîtresses comportant un code à barres.

Commentaire

Des intervenants ont demandé des précisions concernant plusieurs des définitions et des termes utilisés dans le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes*.

Réponse

Voici les définitions ou les précisions demandées par les intervenants et fournies par l’ASFC :

- Le terme « expédition » est défini dans les modifications réglementaires comme étant une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport par le transporteur est visé par un seul connaissance, une feuille de route ou un autre document similaire délivré par le transporteur. Un connaissance unique représente une seule expédition, mais pourrait regrouper des renseignements provenant de plusieurs factures liées à l’expédition. Il ne sera pas nécessaire de faire parvenir plusieurs documents pour une mainlevée, puisque les modifications réglementaires n’entraîneront aucun changement aux politiques actuelles de l’ASFC ou à ses pratiques régissant la mainlevée, ni aux pratiques commerciales en vigueur depuis longtemps.
- « Contre rétribution », dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, désigne le paiement, sous quelque forme que ce soit ou contre un salaire, pour des services rendus sur la base d’un accord.
- Le terme « transitaire » est déjà utilisé dans la *Loi sur les douanes* pour désigner « person who transports » en anglais. Par conséquent, un terme différent s’imposait pour la traduction française de « freight forwarder ». Le terme « agent d’expédition » a été jugé approprié. « Agent d’expédition » sera désormais utilisé dans les versions françaises des politiques de l’ASFC et des mémorandums ministériels publiés (les mémorandums D) pour désigner « freight forwarder ». Le Document sur les exigences à l’égard des clients du commerce électronique (DECCE) portant sur le connaissance interne sera mis à jour pour expliquer l’utilisation de ce terme lorsqu’il est question des obligations en matière d’IPEC des agents d’expédition.
- Le terme « marchandises commerciales comprises dans les bagages personnels » désigne les marchandises que renferment les bagages d’une personne. L’alinéa 2a) de la définition du terme « marchandises spécifiées » confirme que ces marchandises sont exemptées de l’obligation de déclaration en vertu du programme IPEC pourvu qu’elles soient déclarées à l’arrivée en vertu de l’article 32 de la *Loi sur les douanes* et que tous les droits soient acquittés au moment de l’arrivée. Le cas échéant, la mainlevée sera accordée pour les marchandises au moyen du document de mainlevée réglementaire. Les modifications

Please refer to the following CBSA Web site for the Commercial Hand-Carried Goods Release Process: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/import/release-dedouanement-eng.html#carried>.

Comment

Is it possible to test the eManifest portal before it is implemented into a company's system? Will the CBSA retain the manual conveyance arrival form for when conveyances are unable to report electronically due to a CBSA or client system outage?

Response

The eManifest portal is currently available for use by highway carriers and freight forwarders to transmit ACI to the CBSA. The portal can handle up to 200 trade documents per hour per user. If this limit is reached before the stakeholder has finished transmitting its ACI, the user will see a warning message advising him or her to wait a moment before continuing. For high volume stakeholders, there are other electronic options available to transmit ACI to the CBSA, including Electronic Data Interchange (EDI) or a third-party service provider.

The eManifest portal does not need to be integrated directly into a company's system; to access the eManifest portal you must have an Internet connection, JavaScript enabled, and a Web browser (Internet Explorer 8 and above or Firefox 2.0 and above).

In the event of a CBSA system outage, all efforts will be made to continue normal communications, and restore systems to normal operating conditions as soon as is reasonably possible. Clients must retain the ability to produce hard copy cargo/conveyance declarations in the event of disruption with the CBSA systems. A manual arrival process will be in place and communicated to clients once the outage committee (which includes external clients) has finalized its plan.

For more details about the technical requirements for using the portal, see the *Electronic Commerce Client Requirements Document – Chapter 7: Advance Commercial Information (ACI)/eManifest Highway Portal*.¹⁴

Further general information about the eManifest portal can be found on the CBSA Web site: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/manif/portal-portal-eng.html>.

Comment

Stakeholders identified a perceived problem when personal effects/household goods are in consolidated containers crossing the border and asked if an actual domestic manifest from a shipping company/co-loader has to be created with a cargo control number. Stakeholders also asked what address information they are

réglementaires ne viennent en rien changer le processus de mainlevée en vigueur depuis longtemps pour les marchandises commerciales comprises dans les bagages personnels.

Veillez consulter le site Web suivant de l'ASFC pour des renseignements sur le Processus de mainlevée pour les marchandises commerciales comprises dans les bagages personnels : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/import/release-dedouanement-fra.html#bagages>.

Commentaire

Est-il possible de faire l'essai du portail du manifeste électronique avant qu'il soit intégré dans le système d'une entreprise? Sera-t-il toujours possible d'utiliser le formulaire manuel d'arrivée des moyens de transport dans l'éventualité où il est impossible pour les moyens de transport de transmettre les déclarations par voie électronique en raison d'une panne de système de l'ASFC ou du client?

Réponse

Le portail du manifeste électronique peut actuellement être utilisé par les transporteurs routiers et les agents d'expédition pour la transmission de l'IPEC à l'ASFC. Le portail peut traiter jusqu'à 200 documents commerciaux par usager par heure. Si cette limite est atteinte avant qu'un intervenant ait fini de transmettre l'IPEC, un message s'affichera pour l'avertir d'attendre un moment avant de poursuivre. Pour les intervenants dont le volume de marchandises transportées est élevé, il existe d'autres options électroniques pour transmettre l'IPEC à l'ASFC, par exemple l'échange de données informatisé (EDI) ou un tiers fournisseur de services.

Il n'est pas nécessaire d'intégrer directement le portail du manifeste électronique au système d'une entreprise; pour accéder au portail, il suffit d'avoir une connexion Internet, d'avoir activé JavaScript, et d'utiliser un navigateur Web (Internet Explorer 8 ou version plus récente ou Firefox 2.0 ou version plus récente).

En cas de panne de système de l'ASFC, tout est mis en œuvre pour maintenir les communications normales et rétablir le fonctionnement normal des systèmes dès qu'il est raisonnablement possible de le faire. Les clients doivent continuer de pouvoir produire des déclarations de fret/du moyen de transport sur support papier en cas d'une panne de système à l'ASFC. Un processus d'arrivée manuel sera mis en place et communiqué aux clients une fois que le comité chargé des pannes de système (dont certains membres sont des clients externes) aura complété son plan.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences techniques relatives à l'utilisation du portail, veuillez consulter le *Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique — Chapitre 7 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique — Portail du mode routier*.¹⁴

Pour obtenir des renseignements de nature générale sur le portail du manifeste électronique, consultez le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/manif/portal-portal-fra.html>.

Commentaire

Des intervenants ont fait état de ce qu'ils croient être un problème lorsque des effets personnels et mobiliers sont transportés dans des conteneurs groupés et franchissent la frontière et demandent si un manifeste national d'une entreprise d'expédition/entreprise de chargement partenaire doit être produit avec un

¹⁴ <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/manif/eccrdhi-deccerout-eng.html>

¹⁴ <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/manif/eccrdhi-deccerout-fra.html>

required to provide in the event that the consignee does not yet have a permanent address.

Response

Under the amendments to the *Reporting of Imported Goods Regulations*, personal effects being transported to Canada on a commercial conveyance are not exempt from ACI requirements. The carrier transporting the goods to Canada remains obligated to provide the cargo and conveyance information and if the shipment is consolidated, the freight forwarder is obligated to provide the secondary cargo information. A cargo control number is required on the cargo information and on the secondary cargo information.

Freight forwarders are only responsible for providing ACI (e.g. relating to where the goods will be stored and/or delivered) based on their source document(s). Assuming that the freight forwarder is unaware of the error, it will not be held responsible if the source document is incorrect. As soon as the freight forwarder becomes aware that the consignee address information is inaccurate, the freight forwarder must provide the correction by updating the information for which they are responsible; similarly, a carrier would also be required to provide the correction for the cargo information for which they are responsible.

Comment

Stakeholders expressed concerns regarding regional infrastructure in the Quebec and New Brunswick regions that may not allow them to meet eManifest requirements. Some of the concerns include lack of telecommunications infrastructure, limiting the ability of stakeholders to use telephones or the Internet, which is necessary to comply with eManifest requirements.

Response

The CBSA is committed to helping all stakeholders in the implementation of eManifest. The CBSA is working closely with affected stakeholders in order to determine a viable solution.

2. Questions concerning carrier codes and compliance

Comment

The new carrier code requirements are being aggressively promoted by the Agency in absence of any regulatory or legislative authority.

Response

In December 2012, the *Customs Act* was amended regarding the carrier code and ACI requirements. These amendments to the *Customs Act* are being brought into force by order in council concurrent with the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act*. "Carrier code" is now expressly defined in section 2 of the *Customs Act*, and section 12.1 establishes the threshold legal requirement of possessing a valid carrier code in order to provide ACI to the CBSA. Moreover, the *Reporting of Imported Goods Regulations* have been amended to set out the requirements and conditions for holding a valid carrier code, including who is eligible to hold a carrier code.

numéro de contrôle du fret. Des intervenants veulent également savoir quels renseignements ils sont tenus de fournir dans l'éventualité où le destinataire n'a pas encore d'adresse permanente.

Réponse

En vertu des modifications apportées au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, les effets personnels transportés au Canada dans un moyen de transport commercial ne sont pas exemptés de l'obligation de déclaration en vertu du programme IPEC. Le transporteur chargé de transporter les marchandises au Canada demeure obligé de produire des déclarations de fret/du moyen de transport. Dans le cas d'une expédition groupée, l'agent d'expédition est tenu de transmettre l'information sur le fret secondaire. Un numéro de contrôle du fret doit accompagner l'information sur le fret ainsi que l'information sur le fret secondaire.

La seule responsabilité des agents d'expédition est de transmettre l'IPEC (par exemple l'information liée au lieu où les marchandises seront entreposées ou livrées) sur la foi de leurs documents de base. L'agent d'expédition ne sera pas tenu responsable d'une erreur dans le document de base s'il ignorait qu'il y avait erreur. Dès l'instant où l'agent d'expédition apprend que l'information relative à l'adresse du destinataire est inexacte, il doit transmettre la correction en mettant à jour l'information dont il est responsable; de même, un transporteur sera lui aussi tenu de corriger les renseignements relatifs au fret dont il est responsable.

Commentaire

Des intervenants s'inquiètent du fait que l'infrastructure régionale au Québec et au Nouveau-Brunswick ne leur permette pas de se conformer aux exigences relatives au manifeste électronique. Ils s'inquiètent notamment de l'infrastructure des télécommunications insuffisante, qui limite leur capacité à utiliser les téléphones ou Internet, tous deux nécessaires pour respecter les exigences du manifeste électronique.

Réponse

L'ASFC s'engage à aider tous les intervenants dans la mise en œuvre du manifeste électronique. À cette fin, l'Agence travaille étroitement avec les intervenants concernés afin de trouver une solution viable.

2. Questions concernant les codes de transporteur et l'observation

Commentaire

L'Agence fait des pieds et des mains pour faire connaître les nouvelles exigences touchant le code de transporteur en l'absence de tout pouvoir législatif ou réglementaire.

Réponse

En décembre 2012, les dispositions de la *Loi sur les douanes* portant sur les exigences relatives au code de transporteur et à l'IPEC ont été modifiées. Ces modifications à la *Loi sur les douanes* entreront en vigueur en vertu d'un décret en même temps que le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes*. Le terme « code de transporteur » est désormais défini à l'article 2 de la *Loi sur les douanes*, et l'article 12.1 établit les exigences légales minimales pour être titulaire d'un code de transporteur valide permettant de transmettre l'IPEC à l'ASFC. De plus, le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* a été modifié et établit les exigences et les conditions que doit respecter le titulaire d'un code de transporteur valide et précise qui peut être titulaire d'un code de transporteur.

Comment

Stakeholders commented that the carrier code application process is paper-intensive, lengthy, and complex.

Response

These regulatory amendments have not made any changes to the carrier code application process. Moreover, the CBSA has a streamlined application process for the required carrier code. The carrier code is free of charge and does not expire. In comparison, other countries charge an application fee for their equivalent identifying code and also require an annual renewal and/or annual fee to maintain the code. The carrier code identifies the client and allows the CBSA to know with whom it is doing business. The client identity is a crucial element in the CBSA's pre-arrival risk assessment. The more that the CBSA can assess in advance of a conveyance's arrival in Canada, the more efficient its processing will be upon arrival of the conveyance.

Comment

Stakeholders requested clarification concerning who is eligible to apply for and receive a carrier code, expressing concerns that the broad scope of the carrier code definition does not reflect the complexity of owning and operating relationships, noting that there are often several parties involved in the operation of a vessel. Stakeholders therefore requested a clear definition of a "carrier," and an explanation as to what is meant by the phrase "person in charge of a conveyance," used in the regulatory amendments.

Response

The CBSA continues to define a carrier as: "the person/entity operating a conveyance transporting specified (commercial) goods to Canada." To "operate a conveyance" means to have legal custody and control of the conveyance as (a) an owner; (b) a lessee under a lease or agreement of hire; (c) a charterer under an agreement of hire; (d) as a purchaser under a conditional sale or hire purchase agreement that reserves to the vendor the title to the conveyance until the purchase price is paid or certain conditions are performed; or (e) a mortgagor.

Most often, carriers will be a transportation company (a corporate legal entity), but a carrier can also be an individual (a sole proprietorship). While the term "carrier" isn't defined in either the *Customs Act* or its regulations, the term is used throughout the *Reporting of Imported Goods Regulations* to mean the person (legal entity) transporting commercial goods to Canada.

Carriers, regardless of how often they cross the Canadian border with commercial goods, require a valid carrier code in order to transact business with the CBSA. Freight forwarders also require a valid carrier code in order to transmit ACI to the CBSA. Third-party agents, including marine agents, are not carriers and cannot under the *Reporting of Imported Goods Regulations* hold a valid carrier code; only a carrier or a freight forwarder may hold a valid carrier code.

Commentaire

Des intervenants ont indiqué que l'obtention d'un code de transporteur est un processus long, complexe et lourd sur le plan administratif.

Réponse

Les modifications réglementaires proposées ne prévoient aucun changement au processus de demande de code de transporteur. Toutefois, l'ASFC a simplifié le processus de demande de code de transporteur obligatoire. Le code de transporteur est gratuit et n'est assorti d'aucune date d'expiration. En guise de comparaison, d'autres pays exigent des frais non seulement pour le traitement des demandes de code d'identification équivalent, mais également des frais de renouvellement ou des frais annuels pour être autorisé à conserver le code. Le code de transporteur identifie le client et permet à l'ASFC de savoir avec qui elle fait affaire. L'identité du client est un élément essentiel de l'évaluation des risques avant l'arrivée des marchandises. Plus les risques liés à l'arrivée d'un moyen de transport au Canada seront évalués rapidement, plus le traitement des marchandises à l'arrivée du moyen de transport sera efficace.

Commentaire

Des intervenants ont demandé des précisions quant à ceux qui peuvent demander et recevoir un code de transporteur, se disant préoccupés par la définition large donnée au concept de « code de transporteur », qui ne reflète pas la complexité des relations de propriété et d'exploitation, et faisant remarquer que l'exploitation d'un bateau nécessite souvent l'apport de plusieurs parties. Les intervenants demandent donc une définition claire de « transporteur », ainsi qu'une explication sur la signification de la phrase « le responsable du moyen de transport », utilisée dans la réglementation proposée.

Réponse

L'ASFC continue de définir un transporteur comme étant « l'entité exploitant un moyen de transport qui transporte des marchandises (commerciales) spécifiées vers le Canada ». « Exploiter un moyen de transport » s'entend d'en avoir la garde et la responsabilité légales : a) à titre de propriétaire; b) à titre de locataire en vertu d'un bail ou d'un contrat de louage; c) à titre d'affrètement d'un contrat de louage; d) à titre d'acheteur en vertu d'un acte de vente conditionnelle ou d'un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre de propriété du moyen de transport jusqu'au paiement du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de certaines conditions; ou e) à titre de débiteur hypothécaire.

La plupart du temps, les transporteurs sont des compagnies de transport (une entité juridique constituée en société), mais il arrive qu'un transporteur soit une personne (un propriétaire unique). Bien que le terme « transporteur » ne soit défini ni dans la *Loi sur les douanes* ni dans le règlement connexe, le terme est utilisé abondamment dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* pour désigner la personne (l'entité juridique) qui transporte des marchandises commerciales au Canada.

Peu importe la fréquence à laquelle ils franchissent la frontière canadienne avec des marchandises commerciales, les transporteurs doivent posséder un code de transporteur valide afin de pouvoir transiger avec l'ASFC. Les agents d'expédition doivent eux aussi posséder un code de transporteur pour transmettre l'IPEC à l'ASFC. Les agents tiers, y compris les agents maritimes, ne sont pas considérés comme des transporteurs et ne peuvent détenir un code de transporteur valide au titre du *Règlement sur la déclaration*

Comment

Clarification was requested concerning the compliance monitoring process. Some stakeholders also cautioned the CBSA against applying AMPs against the master carrier, as they do not always share access to the cargo details for containers booked by its partners.

Response

The CBSA is in the process of developing a Compliance Monitoring Framework to allow the CBSA to systematically identify and support stakeholders most in need of help with regard to eManifest compliance. It is the CBSA's belief that the best way to improve compliance is to provide stakeholders with feedback about their performance and to work closely with stakeholders with repeated cases of non-compliance. The framework will include a "report card" to stakeholders with repeated cases of non-compliance after each monitoring period, including an action plan tailored specifically to their needs. All stakeholders in all modes of transportation are subject to the same legal requirements regarding ACI, AMPs and any other applicable enforcement measures will be undertaken fairly and consistently. Details of the Compliance Monitoring Framework will be communicated to all stakeholders once it has been finalized.

Stakeholders are expected to provide information that is readily available to them from the bills of lading, waybills or other similar transportation documents that are used in international transportation business transactions. The onus is on the stakeholder to provide true, accurate and complete information to the CBSA. The CBSA encourages stakeholders to identify errors, omissions, or other instances of non-compliance as soon as they become aware of these issues, and requires them to provide updated accurate information immediately. If a voluntary correction is made to the ACI before any investigation, exam, or audit has been initiated by the CBSA, ACI/eManifest AMPs will not be applied with respect to the submission voluntarily identified by the client.

The introduction of AMPs related to ACI and eManifest requirements are necessary to enhance the CBSA's ability to promote compliance with this vital, pre-arrival risk assessment program. This is particularly relevant given the self-reporting and self-assessing nature of the system. The CBSA is continually striving to improve formal recourse procedures.

ACI has been in place in the marine mode since 2004 and in the air mode since 2006, with the carrier legally obligated to provide the required information. AMPs for ACI obligations have not yet come into force. Stakeholders will be given a minimum of 45 days advance notice prior to their implementation. In addition, there will be a six-month grace period during which time zero-rated penalties will be applied. The grace period is intended to be a time during which stakeholders will gain a better understanding of what is required from them. This time period will also allow the CBSA to gauge the impacts that the penalties will have on stakeholders in the future.

des marchandises importées; seul un transporteur ou un agent d'expédition peut être titulaire d'un code de transporteur valide.

Commentaire

Des éclaircissements ont été demandés sur le processus de contrôle de l'observation. Certains intervenants ont également déconseillé à l'ASFC d'imposer des SAP contre le transporteur principal, puisque ce dernier n'a pas toujours accès au détail sur le fret des conteneurs loués par ses associés.

Réponse

L'ASFC est en voie d'élaborer un cadre de contrôle de l'observation qui lui permettra d'identifier et d'appuyer systématiquement les intervenants qui ont le plus besoin d'aide pour se conformer aux exigences du manifeste électronique. L'ASFC estime que la meilleure façon d'améliorer l'observation consiste à donner aux intervenants de la rétroaction sur leur rendement et à collaborer étroitement avec les intervenants qui se trouvent souvent en situation d'inobservation. Le cadre comportera un « rapport d'examen » qui sera remis après chaque période de contrôle aux intervenants qui ont accumulé plusieurs cas d'inobservation; ce rapport renfermera un plan d'action adapté aux besoins de chaque intervenant. Tous les intervenants, dans tous les modes de transport, sont assujettis aux mêmes exigences légales relativement à l'IPEC. Les SAP et les autres mesures d'exécution seront imposées de façon juste et uniforme. Des précisions sur le cadre de contrôle de l'observation seront transmises à tous les intervenants lorsque le cadre sera prêt.

Les intervenants doivent fournir l'information à laquelle ils ont facilement accès et qui figure sur les connaissements, les feuilles de route et d'autres documents de transport similaires qui sont utilisés dans les transactions de transport international. Il incombe à l'intervenant de fournir de l'information véridique, exacte et complète à l'ASFC. L'ASFC invite les intervenants à signaler les erreurs, les omissions et les autres cas d'inobservation dès qu'ils sont constatés et à transmettre immédiatement de l'information exacte. Lorsqu'une correction volontaire est apportée à l'IPEC avant que l'ASFC ait entamé une enquête, un examen ou une vérification, l'ASFC n'impose pas de SAP propres à l'IPEC et au manifeste électronique relativement à l'information soumise volontairement par le client.

La mise en place de SAP propres aux exigences de l'IPEC et du manifeste électronique est nécessaire pour accroître la capacité de l'ASFC de favoriser l'observation de ce programme essentiel d'évaluation automatisée des risques avant l'arrivée, ce qui est particulièrement pertinent puisque le système repose sur l'autocotisation et l'autodéclaration. L'ASFC tente continuellement d'améliorer les procédures officielles de recours.

L'IPEC est en place dans le mode maritime depuis 2004 et dans le mode aérien depuis 2006; les transporteurs sont donc tenus par la loi de fournir l'information demandée. Les SAP relatives aux obligations en vertu de l'IPEC ne sont pas encore en vigueur. Un préavis d'au moins 45 jours sera donné aux intervenants avant la mise en œuvre des SAP. De plus, les intervenants bénéficieront d'une période de grâce de six mois pendant laquelle seules des sanctions à taux nul seront imposées. Cette période de grâce a pour objet de permettre aux intervenants de mieux comprendre les exigences qu'ils doivent remplir. Cette période permettra également à l'ASFC de mesurer les répercussions futures des sanctions sur les intervenants.

Comment

Stakeholders advised that they believed that there are inconsistencies between Canada's overall approach to carrier codes and advance commercial information requirements and those of the international trading community, as set out in the International Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention).

Response

As a contracting government, Canada undertakes to adopt, in accordance with the provisions of the present FAL Convention, all appropriate measures to facilitate and expedite international maritime traffic and to prevent unnecessary delays to ships and to persons and property on board. In particular, the CBSA has taken great care to adapt its approach in regard to ACI and carrier codes to efficiently and effectively address the identified security gaps without adding unnecessary burden to trade chain partners.

The CBSA has engaged in extensive stakeholder consultation during the development of these regulatory amendments. Therefore, the CBSA believes it has implemented reasonable requirements that are consistent with international standards, including those reflected in the FAL Convention, as well as those of Canada's major trading partners.

3. Concerns about the impact of the amendments on freight forwarders

Comment

Some of the advance information required from freight forwarders is unreasonable and the new freight forwarder obligations will cause costly technological changes for businesses.

Response

Since 2004 and 2006, marine and air carriers have been required to provide cargo and conveyance ACI to the CBSA. In response to current business practices, freight forwarders will now be expressly recognized as a trade chain partner in the *Reporting of Imported Goods Regulations*, and will therefore be made subject to similar reporting obligations as other trade chain partners.

Furthermore, freight forwarders are only obligated to provide the ACI for any shipment for which they are responsible. A "shipment" is defined in the regulatory amendments as a specified good or collection of specified goods that is listed in a single bill of lading, waybill or similar transportation document that is issued by the freight forwarder and that relates to the carriage of those goods. The regulatory amendments require that shipment-specific information be provided prior to arrival (or prior to load in the case of containerized marine cargo). The party responsible for the provision of this information depends on whether or not the shipment is consolidated. If there is no freight forwarder involved in the shipment, the CBSA would not expect to receive freight forwarder information.

Commentaire

Des intervenants ont affirmé qu'ils estiment qu'il y a des incohérences entre l'approche globale du Canada relativement aux codes de transporteur et aux exigences en matière d'information préalable sur les expéditions commerciales et l'approche adoptée par le milieu des affaires international, décrite dans l'International Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention).

Réponse

À titre de gouvernement contractant, le Canada tente d'adopter, conformément aux dispositions de la FAL Convention, toutes les mesures nécessaires pour faciliter et accélérer le trafic maritime international et pour éviter des délais inutiles aux navires, ainsi qu'aux passagers et au fret qui se trouvent à bord. En particulier, l'ASFC déploie beaucoup d'efforts pour adapter sa démarche en matière d'IPEC et de codes de transporteur afin de trouver de bonnes solutions aux lacunes observées en matière de sécurité sans imposer de fardeau inutile aux partenaires de la chaîne commerciale.

L'ASFC a entrepris une vaste consultation des intervenants pendant l'élaboration de ces modifications réglementaires; ainsi, l'ASFC estime qu'elle a fixé des exigences raisonnables qui sont conformes aux normes internationales, notamment à celles qui figurent dans la FAL Convention, ainsi qu'à celles des principaux partenaires commerciaux du Canada.

3. Préoccupations quant à l'incidence des modifications sur les agents d'expédition

Commentaire

Une partie de l'information préalable exigée des agents d'expédition est déraisonnable, et les nouvelles exigences auxquelles devront se plier les agents d'expédition obligeront les entreprises à effectuer des changements technologiques coûteux.

Réponse

Depuis 2004 et 2006 respectivement, les transporteurs maritimes et les transporteurs aériens doivent transmettre de l'IPEC sur le fret et le moyen de transport à l'ASFC. En réponse aux pratiques commerciales actuelles, les agents d'expédition seront dorénavant considérés comme des partenaires de la chaîne commerciale dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et seront donc assujettis à des obligations similaires à celles des autres partenaires de la chaîne commerciale.

De plus, les agents d'expédition ont seulement l'obligation de fournir l'IPEC pour les expéditions dont ils sont responsables. Au sens des modifications réglementaires, une « expédition » est une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissance, une seule feuille de route ou un seul autre document similaire délivré par l'agent d'expédition. Aux termes des modifications réglementaires, l'information sur l'expédition doit être fournie avant l'arrivée (ou avant le chargement dans le cas du fret maritime en conteneurs); pour déterminer quelle partie est responsable de la transmission de cette information, il faut déterminer si l'expédition est groupée. Si aucun agent d'expédition ne s'occupe de l'expédition, l'ASFC ne s'attend pas à recevoir d'information provenant d'un agent d'expédition.

Comment

Freight forwarders expressed concern that some of the information required may not be available at least 24 hours prior to loading to comply with the marine mode timeframes. There was also concern about sharing proprietary information with other trade chain partners.

Response

In order to accurately identify high-risk goods and facilitate the free flow of low-risk goods, the CBSA needs to ensure that it gets the right information from the right person at the right time. eManifest was purposefully structured to respond to existing business requirements and to ensure that the CBSA can properly risk assess goods in advance of their arrival in Canada. New freight forwarder reporting timeframes therefore mirror the existing cargo timeframes for carriers in all modes of transportation. In the marine mode, information for containerized cargo is required at least 24 hours prior to loading. This information is readily available from the bill of lading, waybill or similar transportation document and is accessible as part of international transportation business transactions.

Through years of consultation with trade chain partners, the CBSA created internal IT system flexibility, as well as flexibility in terms of who is authorized to provide the secondary cargo information when a shipment is consolidated. Business-to-business relationships and the sharing of information between stakeholders were all duly considered. The CBSA designed the secondary cargo structure to satisfy current business practices and to provide a mechanism where the sharing of proprietary information would not be required.

Comment

Freight forwarders cannot be responsible for carrier-related sections 13, 16, 18, 20, 24 or 25 of the amended *Reporting of Imported Goods Regulations*, which are all quoted in obligations set out at section 30 of the *Reporting of Imported Goods Regulations*, as amended.

Response

In response to current business practices, the role of freight forwarders is now expressly recognized in the *Reporting of Imported Goods Regulations*. According to section 30 of these Regulations, freight forwarders are not responsible for carrier ACI obligations related to sections 13, 16, 18, 20, 24 and 25; these sections only apply to carriers. The freight forwarder ACI obligations in sections 15.2, 17.1, 19.1 and 21.1 apply to freight forwarders. As it is a common business practice for carriers to also offer freight forwarder services, only when a carrier is also providing freight forwarder services will it be required to provide both the carrier and the freight forwarder ACI. The carrier and the freight forwarder (including a carrier providing freight forwarder services) are only required to make corrections to the information that they are obligated to provide, and to do so as soon as they become aware that the information is inaccurate or incomplete.

Commentaire

Des agents d'expédition ont dit craindre qu'une partie de l'information requise ne soit pas disponible au moins 24 heures avant le chargement, comme l'exigent les délais rattachés au mode maritime. Certains agents ont également exprimé des réserves sur la communication d'information de nature exclusive à d'autres partenaires de la chaîne commerciale.

Réponse

Afin de reconnaître exactement les marchandises à risque élevé et de faciliter la libre circulation des marchandises à faible risque, l'ASFC doit s'assurer d'obtenir la bonne information auprès de la bonne personne et au bon moment. Le manifeste électronique a été conçu précisément pour satisfaire aux exigences commerciales actuelles et pour voir à ce que l'ASFC puisse évaluer correctement le risque que représentent les marchandises avant leur arrivée au Canada. Les nouveaux délais de déclaration imposés aux agents d'expédition sont donc adaptés aux délais actuels pour le fret imposés aux transporteurs, quel que soit le mode de transport. Dans le mode maritime, l'information sur le fret en conteneurs doit être obtenue au moins 24 heures avant le chargement. Cette information figure sur le connaissement, la feuille de route ou un document de transport similaire et est accessible dans le cadre des transactions commerciales de transport international.

Après des années de consultation avec les partenaires de la chaîne commerciale, l'ASFC a assoupli le système informatique et a assoupli ses règles de manière à permettre à un plus grand nombre de personnes de transmettre l'information sur le fret secondaire lorsqu'une expédition est groupée. Les relations d'affaires entre les partenaires commerciaux et la communication de l'information entre les intervenants ont été examinées comme il se doit. L'ASFC a conçu la structure du fret secondaire afin de satisfaire aux pratiques commerciales actuelles et de mettre en place un mécanisme dans lequel il ne serait pas nécessaire de communiquer de l'information de nature exclusive.

Commentaire

Les agents d'expédition ne peuvent être responsables de l'observation des articles 13, 16, 18, 20, 24 ou 25 du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* modifié, qui portent sur les transporteurs et qui sont tous cités dans les obligations énumérées à l'article 30 du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* modifié.

Réponse

Pour tenir compte des pratiques commerciales actuelles, le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* reconnaît maintenant expressément le rôle des agents d'expédition. Aux termes de l'article 30 de ce règlement, les agents d'expédition ne sont pas responsables de l'observation des obligations du transporteur relativement à l'IPEC aux termes des articles 13, 16, 18, 20, 24 et 25; ces articles s'appliquent seulement aux transporteurs. Les obligations de l'agent d'expédition relativement à l'IPEC sont énoncées aux articles 15.2, 17.1, 19.1 et 21.1. Puisque les transporteurs offrent habituellement aussi des services d'agent d'expédition, ce n'est que lorsqu'un transporteur offre également des services d'agent d'expédition qu'il doit fournir l'IPEC pour le transporteur et l'agent d'expédition. Le transporteur ou l'agent d'expédition (ou un transporteur qui offre des services d'agent d'expédition) est uniquement tenu de corriger l'information qu'il a l'obligation de fournir, et il doit apporter les corrections dès qu'il constate que l'information est inexacte ou incomplète.

Comment

eManifest has not permitted de-consolidation at ocean ports or inland railway terminals. Furthermore, the majority of cross-border shipments imported to Canada (under the current Regulations), are able to set up for release at the border.

Response

The regulatory amendments do not affect this element of a freight forwarder's operations. Therefore, shipments can continue to be de-consolidated after arrival in Canada and importers can continue to obtain release at the border or inland. The regulatory amendments do not dictate where the release of goods must occur.

Comment

Some stakeholders also commented that foreign freight forwarders may not be eligible to receive a carrier code and/or provide the information required by the regulatory amendments.

Response

The CBSA does not discriminate between Canadian and foreign freight forwarder information. Foreign freight forwarders must apply for and receive a CBSA carrier code according to the same standards as domestic freight forwarders.

4. Comments with respect to the cost-benefit analysis of the eManifest program

Comment

How will the CBSA ensure the continued health, safety, security and prosperity of Canada and Canadians under the eManifest program?

Response

Given the CBSA's risk-based, intelligence-driven approach to border management, including risk assessing goods destined for Canada in advance of their arrival in Canada, improvements in the quantity and quality of the information obtained for this purpose will make border processing of commercial goods more efficient and effective at identifying threats to the health, safety, and security. These efforts will contribute to the Government of Canada and the Agency's ongoing efforts to ensure the continued health, safety, security and prosperity of Canada and Canadians.

Comment

It is not true that the implementation of eManifest will lead to a paperless process.

Response

In the context of eManifest implementation, the scope of benefits in regard to the paperless process described in this RIAS is limited to electronic data transmission and communication between the CBSA and its stakeholders. Monetized benefits of "elimination of paper preparation" were estimated accordingly.

Commentaire

Le manifeste électronique ne permet pas le dégroupement dans les ports océaniques ou les gares ferroviaires intérieures. De plus, la mainlevée de la majorité des expéditions transfrontalières importées au Canada (selon la réglementation actuelle) peut être effectuée à la frontière.

Réponse

Les modifications réglementaires n'ont aucune incidence sur cet aspect des activités d'un agent d'expédition. Par conséquent, les expéditions pourront toujours être dégroupées après l'arrivée au Canada, et les importateurs pourront encore obtenir la mainlevée à la frontière ou aux bureaux intérieurs. Les modifications réglementaires n'indiquent pas à quel endroit la mainlevée des marchandises doit être effectuée.

Commentaire

Certains intervenants ont également indiqué que les agents d'expédition étrangers pourraient être incapables de recevoir un code de transporteur ou de fournir l'information requise par les modifications à la réglementation.

Réponse

L'ASFC n'établit aucune distinction entre l'information transmise par les agents d'expédition canadiens et celle transmise par les agents d'expédition étrangers. Les agents d'expédition étrangers doivent demander et recevoir un code de transporteur de l'ASFC conformément aux mêmes normes que les agents d'expédition canadiens.

4. Commentaires sur l'analyse coûts-avantages du programme du manifeste électronique

Commentaire

Quelles sont les mesures que l'ASFC prendra dans le cadre du programme du manifeste électronique pour assurer le maintien de la santé, de la sécurité et de la prospérité du Canada et des Canadiens?

Réponse

Puisque l'ASFC gère les frontières en utilisant une démarche fondée sur le risque et axée sur le renseignement, ce qui suppose l'évaluation du risque que présentent les marchandises destinées au Canada avant leur arrivée, l'amélioration de la quantité et de la qualité de l'information obtenue à cette fin fait en sorte que le processus de traitement des marchandises commerciales à la frontière est plus apte à déceler les menaces pour la santé et la sécurité. Ces efforts contribueront aux efforts soutenus déployés par le gouvernement du Canada et l'Agence pour assurer le maintien de la santé, de la sécurité et de la prospérité du Canada et des Canadiens.

Commentaire

Il est faux de dire que la mise en œuvre du manifeste électronique entraînera un processus sans papier.

Réponse

Dans le contexte de la mise en œuvre du manifeste électronique, les avantages du processus sans papier décrit dans ce RÉIR se limitent à la transmission de données électroniques et aux communications électroniques entre l'ASFC et ses intervenants. Sur le plan monétaire, « l'élimination de la préparation de documents sur papier » présente des avantages qui ont été calculés en conséquence.

With regard to business-to-business communication between trade chain partners, it is recognized that this can take a variety of forms, and the CBSA is not positioned to dictate how these communications should be carried out. While the CBSA is unable to accommodate every business practice in the industry, the Agency has taken steps to ensure that eManifest will align with the industry trends and best practices that could improve the effectiveness and efficiency of the industry as a whole. Industry trends and best practices already point to tighter integration between trade chain partners through adoption of “paperless” IT technologies. The CBSA believes that stakeholders will simply be continuing the integration process that is already ongoing by adopting electronic means of transmission and communication for eManifest.

Comment

The costs to trade are underestimated, and the benefits to trade are overestimated in the calculations. Furthermore, the “baseline” scenario versus the “regulated” scenario is identified as current, which is not the case, as the CBSA has implemented certain portions of the ACI eManifest program in the past 10 years.

Response

In the context of an impact assessment, a baseline scenario is a hypothetical future in which the proposed regulations are absent. Impacts of the regulations are then determined based on the differences between the baseline and the regulated scenarios. In the CBSA assessment, it was assumed that the status quo would continue in the absence of the proposed regulations.

The RIAS describes the most likely cost-benefit scenario based on the stated assumptions and is supported by findings from numerous consultations, previous studies on eManifest, and similar regulations in other countries. Additional scenarios, based on alternative assumptions, were considered and are presented in the full cost-benefit analysis report. Taking both monetized and non-monetized impacts into account, it was estimated that the regulatory amendments would likely lead to a net positive impact in all scenarios considered.

Comment

Importers will incur costs rather than benefits.

Response

For the cost and benefits specific to importer advance trade data (ATD) requirements, the CBSA agrees that some stakeholders will incur some costs; however, the regulatory amendments are expected to result in a net benefit to business. This is reflected in the cost-benefit statement describing Packages 1 and 2 together, as opposed to the table describing only the monetized costs and benefits of Package 1. To avoid double counting, the cost-benefit analysis did not consider possible transfer between carriers and importers. However, we would expect that, under market competition, part of the benefits to the carriers could be transferred to the importers in the form of lower fees and better service.

En ce qui concerne les communications interentreprises entre les partenaires de la chaîne commerciale, l'ASFC reconnaît que ces communications peuvent prendre différentes formes, et l'ASFC n'a pas le pouvoir de dicter de quelle façon ces communications doivent se faire. Bien que l'ASFC ne soit pas en mesure de tenir compte de chaque pratique commerciale en vigueur dans l'industrie, l'Agence a pris des mesures afin que le manifeste électronique soit conforme aux tendances et aux pratiques exemplaires de l'industrie qui pourraient améliorer l'efficacité de l'ensemble de l'industrie. Les tendances et les pratiques exemplaires de l'industrie sont déjà orientées vers une meilleure intégration des partenaires de la chaîne commerciale par l'adoption de technologies informatiques « sans papier ». L'ASFC croit que les intervenants poursuivront simplement le processus d'intégration qui est déjà en cours en adoptant des moyens électroniques de transmission et de communication relativement au manifeste électronique.

Commentaire

Les coûts à engager pour faire des affaires sont souvent sous-estimés, et les bénéfices des échanges commerciaux sont surestimés dans les calculs. De plus, « le scénario de référence » par rapport au « scénario réglementé » est défini comme étant d'actualité, ce qui n'est pas le cas, puisque l'ASFC a mis en œuvre certaines parties du programme du manifeste électronique relatives à l'IPEC au cours des 10 dernières années.

Réponse

Dans le contexte d'une étude d'impact, un scénario de référence correspond à un avenir hypothétique dans lequel les règlements proposés n'existent pas. Les impacts des règlements sont ensuite définis en fonction des différences entre le scénario de référence et le scénario réglementé. L'évaluation de l'ASFC suppose que le statu quo serait maintenu en l'absence des règlements proposés.

Le RÉIR décrit le scénario coûts-avantages le plus probable en fonction des hypothèses énoncées et est soutenu par des conclusions provenant de nombreuses consultations, d'études antérieures sur le manifeste électronique et de règlements similaires en vigueur dans d'autres pays. Des scénarios supplémentaires fondés sur d'autres hypothèses ont été envisagés et sont présentés dans le rapport de l'analyse coûts-avantages. En tenant compte à la fois des impacts exprimés en termes monétaires et des impacts exprimés en termes non monétaires, il a été estimé que les modifications réglementaires allaient avoir un impact positif dans tous les scénarios envisagés.

Commentaire

Les importateurs vont plutôt assumer des coûts que bénéficier d'avantages.

Réponse

En ce qui concerne les coûts et les avantages propres aux exigences auxquelles doivent satisfaire les importateurs en matière de données commerciales préalables (DCP), l'ASFC reconnaît que les intervenants devront assumer certains coûts; toutefois, les modifications réglementaires devraient se traduire par des avantages nets pour les entreprises. Ces avantages sont exprimés dans l'énoncé des coûts-avantages qui décrit les séries 1 et 2 plutôt que dans le tableau qui décrit seulement les coûts et les avantages de la série 1 exprimés en termes monétaires. Afin d'éviter le double comptage, l'analyse des coûts-avantages n'a pas tenu compte des transferts possibles entre les transporteurs et les importateurs. Toutefois, nous nous attendons à ce que, dans un contexte de

5. Comments concerning issues that will be addressed through future regulatory amendments or other initiatives

Comment

Stakeholders made a number of comments concerning initiatives or amendments that were not included in this regulatory package.

Response

The current regulatory amendments create requirements that will, to the greatest extent possible, harmonize with the requirements of the U.S. Customs Border Patrol (USCBP). The information is required by the CBSA to perform a robust risk assessment of goods which may impact the health, safety and security of Canadians. However, these regulatory amendments do not include advance trade data (ATD) requirements. The present amendments primarily concern carriers and freight forwarders, and, therefore, the requirements for brokers and importers are not changing at this time. As a result, only comparisons between information received from carriers and freight forwarders are referenced in this RIAS. Information submitted by all trade chain partners, including ATD from importers, will be compared in the RIAS prepared for Package 2.

A second eManifest regulatory package (Package 2), which includes ATD requirements, will be proposed in the future. The requirements associated with Package 2 will be prepublished in Part I of the *Canada Gazette*, and will have a corresponding 30-day comment period. Concerns related to harmonization with the United States and the modes in which ATD are required will be welcome at that time.

The CBSA is also currently working on new IT system functionality to include driver/crew information as part of eManifest mandatory requirements. Once new system functionality is in place, highway, rail and marine carriers will be required to include crew information in their pre-arrival submission. Currently, the CBSA only receives advance crew information (and conducts pre-arrival risk-assessments) in the air mode of transportation.

Modernization of the CBSA's Sufferance Warehouse Program does not fall within the scope of the eManifest regulatory amendments. The CBSA has simply mandated electronic arrival for cargo at sufferance warehouses, but has not made any changes to the existing warehouse types with respect to where cargo movements/arrival of cargo must occur. Any further changes will be implemented under the Cargo Control and Sufferance Warehouse Modernization Program and will be communicated to stakeholders at the appropriate time.

concurrence, une partie des avantages pour les transporteurs soit transférée aux importateurs, ce qui pourrait se traduire par une réduction des frais et à une amélioration du service.

5. Commentaires concernant des enjeux qui seront abordés dans des modifications réglementaires ultérieures ou dans d'autres initiatives

Commentaire

Les intervenants ont formulé un certain nombre de commentaires sur les initiatives ou les modifications qui ne figuraient pas dans cette série de réglementation.

Réponse

Les modifications réglementaires actuelles créent des exigences qui seront harmonisées dans la mesure du possible avec les exigences du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. L'ASFC a besoin de cette information pour effectuer une solide évaluation des risques liés aux marchandises qui pourraient avoir une incidence sur la santé et la sécurité des Canadiens. Toutefois, ces modifications réglementaires ne comprennent pas les exigences liées aux données commerciales préalables (DCP). Les modifications dont il est question ici touchent principalement les transporteurs et les agents d'expédition, et par conséquent, les exigences pour les courtiers et les importateurs ne changent pas pour l'instant. Ainsi, seules les comparaisons entre l'information reçue des transporteurs et celle reçue des agents d'expédition sont mentionnées dans le présent RÉIR. L'information soumise par tous les partenaires de la chaîne commerciale, y compris les DCP provenant des importateurs, sera comparée dans le RÉIR établi pour la série 2.

Un deuxième ensemble de règlements sur le manifeste électronique (série 2), qui comprendra les exigences relatives aux DCP, sera présenté ultérieurement. Les exigences liées à la série 2 feront l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il sera possible de formuler des commentaires sur ces exigences pendant 30 jours. Les commentaires sur l'harmonisation avec les États-Unis et les modes dans lesquels les DCP sont requises pourront être formulés à ce moment.

L'ASFC travaille actuellement à l'élaboration d'une nouvelle fonction du système informatique qui inclurait l'information sur le chauffeur et l'équipage parmi les exigences obligatoires du manifeste électronique. Une fois que cette nouvelle fonction du système sera en place, les transporteurs routiers, ferroviaires et maritimes devront inclure l'information sur les membres de l'équipage dans leur présentation des données préalables. Actuellement, l'ASFC reçoit l'information préalable sur l'équipage (et effectue des évaluations des risques préalables à l'arrivée) dans le mode aérien seulement.

La modernisation du programme des entrepôts d'attente de l'ASFC ne fait pas partie des modifications réglementaires qui portent sur le manifeste électronique. L'ASFC a simplement rendu obligatoire la réception de données par voie électronique sur l'arrivée de fret dans les entrepôts d'attente, mais n'a apporté aucun changement aux types d'entrepôts où les mouvements de fret et l'arrivée de fret doivent être effectués. Tout autre changement sera mis en œuvre dans le cadre du programme de modernisation du contrôle du fret et des entrepôts d'attente et sera communiqué aux intervenants au moment voulu.

Regulatory cooperation

Given that the USCBP implemented electronic pre-arrival information in 2007, a solid base of technological and system knowledge has already been established by most highway carriers crossing the Canada–U.S. border. The USCBP provides an Automated Commercial Environment (ACE) Secure Data Portal¹⁵ that allows a Web-based method of submitting information, as well as Electronic Data Interchange (EDI) that allows the transmission of EDI information to ACE through a direct connection, or by employing a third-party service provider. Carriers involved in Canada–U.S. trade have already invested significantly in technology, training and personnel to meet the USCBP requirements.

In designing eManifest, the need to align processes with the United States for the sake of a common client approach was an early priority established with input from eSPN. Commonalities allow carriers that built systems for ACE participation to modify their systems for CBSA eManifest purposes, avoiding the cost of building an entirely new system. Feedback from carrier clients currently transmitting ACE confirms that new system modification costs would be minimal as a result of having implemented systems for ACE. Similarly to the USCBP, the CBSA introduced a Web-based portal, which is available to stakeholders free of charge.

The regulatory amendments will also minimize procedural differences with international partners by ensuring that the CBSA is operating in a manner consistent with the World Customs Organization (WCO) Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade.

Rationale

The regulations are needed to ensure that, regardless of the mode of transportation, information about certain goods coming to Canada is provided electronically and in advance, and that the information is systematically and consistently reviewed. The regulations will ensure that the CBSA receives information about shipments from all the trade chain partners involved in the trade continuum, thereby allowing the CBSA to verify data quality and integrity through matching and comparison. The regulations will help the CBSA to push the border out by ensuring that goods coming to Canada are screened prior to their arrival in all modes, which will result in reduced border wait times and more predictability for traders at the border. The regulations will modernize the way that the CBSA does business with the trade community and would ensure that commercial requirements in Canada remain consistent with its trading partners. Ultimately, the regulations will save money and time for the trade community and the CBSA.

Although the eManifest initiative will involve initial costs to businesses, overall, any negative impacts will be minimal in

Coopération réglementaire

Comme le SDPF des États-Unis a implanté un système de communication électronique d'information préalable en 2007, la plupart des transporteurs routiers qui franchissent la frontière canado-américaine ont déjà acquis de solides connaissances sur le plan des systèmes et de la technologie. Le SDPF des États-Unis a mis en place un portail de données sécurisées de l'ACE¹⁵ qui permet de transmettre de l'information par le Web, en plus d'un système d'EDI qui permet de transmettre de l'information d'EDI à l'ACE, au moyen d'une connexion directe ou en ayant recours à un fournisseur de services tiers. Les transporteurs qui sont actifs sur le plan des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont déjà investi considérablement au chapitre de la technologie, de la formation et du personnel pour se conformer aux exigences du SDPF des États-Unis.

À l'étape de la conception du manifeste électronique, la nécessité d'assurer une certaine harmonisation avec les processus américains afin d'établir des exigences communes auxquelles sont tenus les clients a très tôt constitué une priorité, établie avec la participation du RPIME. Ces points communs permettent aux transporteurs qui disposent déjà d'un système pour répondre aux exigences de l'ACE de modifier ce système afin de répondre à celles du manifeste électronique de l'ASFC, leur évitant ainsi d'avoir à absorber les coûts liés au développement d'un système entièrement nouveau. Les commentaires formulés par les transporteurs-clients qui transmettent actuellement de l'information pour les besoins de l'ACE confirment que leurs coûts sont moindres, du fait qu'ils ont déjà implanté des systèmes pour l'ACE. Comme l'a fait le SDPF des États-Unis, l'ASFC a mis sur pied un portail sur le Web, dont peuvent se servir les intervenants, sans frais.

Les modifications réglementaires permettent également de limiter au minimum les différences qui existent sur le plan des procédures avec les partenaires internationaux en faisant en sorte que l'ASFC gère ses opérations d'une manière qui respecte le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial de l'OMD.

Justification

Les règlements sont nécessaires pour faire en sorte que, quel que soit le mode de transport, de l'information sur certaines marchandises à destination du Canada soit communiquée d'avance et par voie électronique et que celle-ci soit revue de manière systématique et constante. Les règlements permettent de garantir que l'ASFC reçoit, de tous les partenaires de la chaîne commerciale, de l'information sur les expéditions, lui permettant ainsi de vérifier la qualité et l'intégrité des données en procédant à des opérations de jumelage et de comparaison. Grâce aux règlements, l'ASFC pourra repousser la frontière en veillant à ce que les marchandises à destination du Canada soient contrôlées avant qu'elles n'arrivent au pays, et ce, dans tous les modes, ce qui réduira les temps d'attente à la frontière et permettra aux commerçants de jouir d'un meilleur niveau de prévisibilité quant aux opérations survenant à la frontière. Les règlements permettent de moderniser la façon dont l'ASFC traite avec le secteur commercial et de veiller à ce que les exigences commerciales en vigueur au Canada demeurent cohérentes avec celles de ses partenaires commerciaux. À terme, les règlements permettront tant au secteur commercial qu'à l'ASFC de gagner du temps et de l'argent.

Si l'initiative du manifeste électronique se traduit par la nécessité, pour les entreprises, d'absorber des coûts initiaux, dans

¹⁵ www.cbp.gov/xp/cgov/trade/automated/modernization/

¹⁵ www.cbp.gov/xp/cgov/trade/automated/modernization/ (en anglais seulement)

comparison to the long-term benefits of the amendments. For this reason, the CBSA anticipates that businesses involved in the importation of goods to Canada will be positively impacted by the amendments.

Carriers in the air and marine modes of transport that have already implemented electronic systems under ACI and carriers in the rail mode that are already Electronic Data Interchange-capable would be somewhat impacted by these amendments, as they may require changes or upgrades to their systems to meet eManifest requirements. For carriers in the highway mode and freight forwarders, these amendments will result in an evolution from paper documents to electronic information that may necessitate new equipment.

The amendments will increase the CBSA's ability to detect high-risk goods prior to their arrival in Canada. They will support an increase in security at border crossings, enhance border enforcement, reduce costs associated with border delays and improve the health, security and safety of Canadians. Therefore, it is expected that, overall, these amendments represent a net benefit to Canadians, the CBSA and stakeholders.

Implementation, enforcement and service standards

Funding for eManifest was announced in Budget 2006. The CBSA started the development of the IT infrastructure necessary to support the eManifest initiative in 2007. The regulatory amendments are designed to provide regulatory support for the full implementation of the eManifest initiative. The scope of the changes requires that the regulations be introduced by means of two separate packages of amendments to existing regulations.

The amendments correspond to three implementation phases, each with additional requirements and with various coming into force dates aligning with CBSA eManifest system capabilities:

- Package 1 of the regulatory amendments will encompass two coming into force dates — Phase 1 (comprised of Part 1 of the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act*) will come into force on the day on which section 266 of the *Jobs and Growth Act, 2012*, chapter 31 of the Statutes of Canada, 2012, comes into force, but if the amendments are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered; whereas, Phase 2 (comprised of Part 2 of the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act*) will come into force six months after the coming into force of Phase 1).
- Package 2 of regulatory amendments will focus on other trade chain partners and is expected to be proposed in 2015–2016. Package 2 will complete Phase 3 of eManifest implementation.

To assist stakeholders in adapting to the changes, for most of the regulatory requirements, there will be a six-month period of \$0.00 administrative monetary penalties after the coming into force date.

l'ensemble, les répercussions négatives possibles seront extrêmement limitées par rapport aux avantages à long terme qui découleront des modifications réglementaires. Pour cette raison, l'ASFC prévoit que les entreprises intervenant dans l'importation des marchandises au Canada profiteront des répercussions des modifications.

Les transporteurs des modes aérien et maritime qui ont déjà mis en œuvre des systèmes électroniques en vertu de l'initiative de l'IPEC et les transporteurs du mode ferroviaire qui se sont déjà conformés aux exigences de l'EDI seront néanmoins touchés, dans une certaine mesure, par ces modifications, puisqu'ils pourront être tenus de modifier ou de mettre à jour leurs systèmes pour se conformer aux exigences de l'initiative du manifeste électronique. Pour les transporteurs du mode routier et les agents d'expédition, ces modifications se traduiront par une évolution, dans la mesure où les documents imprimés seront remplacés par de l'information électronique, évolution pour laquelle il pourrait être nécessaire de se doter de nouveaux équipements.

Les modifications rehausseront la capacité de l'ASFC de détecter des marchandises à risque élevé avant qu'elles n'arrivent au Canada. Elles appuieront une augmentation du niveau de sécurité aux postes frontaliers, amélioreront l'application de la loi aux frontières, réduiront les coûts associés aux retards à celles-ci, en plus d'améliorer la santé et la sécurité des Canadiens. On s'attend donc à ce que, dans l'ensemble, ces modifications représentent des avantages nets pour les Canadiens, l'ASFC et les intervenants.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le financement de l'initiative du manifeste électronique a été annoncé dans le budget de 2006. L'ASFC a entrepris le développement de l'infrastructure de TI nécessaire pour appuyer l'initiative du manifeste électronique en 2007. Les modifications réglementaires visent à assurer le soutien réglementaire de la mise en œuvre intégrale de l'initiative. La portée des changements est telle que les règlements doivent être mis en place au moyen de deux séries distinctes de modifications touchant les règlements existants.

Les modifications correspondent à trois phases de mise en œuvre, qui seront assujetties à des exigences additionnelles et auront différentes dates d'entrée en vigueur tenant compte des capacités des systèmes du manifeste électronique de l'ASFC :

- La série 1 de modifications réglementaires comportera deux dates de mise en œuvre — la phase 1 (qui comprend la partie 1 du *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes*) sera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 266 de la *Loi de 2012 sur l'emploi et la croissance*, chapitre 31 des Lois du Canada (2012), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement, tandis que la phase 2 (qui comprend la partie 2 du *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes*) sera en vigueur six mois après la mise en œuvre de la phase 1.
- La série 2 de modifications se concentrera sur d'autres partenaires de la chaîne commerciale et sera proposée en 2015–2016. La série 2 complètera la phase 3 de la mise en œuvre du manifeste électronique.

Pour aider les intervenants à s'adapter aux changements, il a été prévu, pour la plupart des exigences réglementaires, une période de six mois après la date d'entrée en vigueur au cours de laquelle des sanctions administratives pécuniaires (SAP) nulles (0 \$) seront imposées.

The implementation schedule is presented in the table below:

Event/Name	Expected Voluntary Period		Expected Coming Into Force Dates (In Bold)	
	Start — System Available	End of Voluntary	Start — 6 Months Zero AMPs	End — Full AMPs Apply
Package 1 — Phase 1				
• Amendments for highway (cargo and conveyance) system availability voluntary period	Now	Package 1 Phase 1 Coming into Force Date (P1P1 CIF)		
• Amendments for highway (cargo and conveyance) Mandatory with 6 months zero-rated administrative monetary penalties period			P1P1 CIF	P1P1 CIF + 6 Months
• Amendments for rail (cargo/conveyance and electronic arrival message) system availability voluntary period	Now	P1P1 CIF		
• Amendments for rail (cargo/conveyance and electronic arrival message) Mandatory with 6 months zero-rated administrative monetary penalties period			P1P1 CIF	P1P1 CIF + 6 Months
• Amendments for air and marine (electronic arrival message) system availability voluntary period	Now	P1P1 CIF		
• Amendments for air and marine (electronic arrival message) Mandatory with 6 months zero-rated administrative monetary penalties period			P1P1 CIF	P1P1 CIF + 6 Months
• Amendments to suffrance warehouse arrivals (release notification system) Mandatory with 6 months zero-rated administrative monetary penalties period			P1P1 CIF	P1P1 CIF + 6 Months
• Amendments for Carrier Code Requirements Mandatory with 6 months zero-rated administrative monetary penalties period			P1P1 CIF	P1P1 CIF + 6 Months
Package 1 — Phase 2				
• Amendments for freight forwarders (electronic house bills) system availability voluntary period	Now	P1P2 CIF		
• Amendments for freight forwarders (electronic house bills) Mandatory with 6 months zero-rated administrative monetary penalties period			P1P2 CIF	P1P2 CIF + 6 months
• Amendments for freight forwarders (supplementary cargo data) system availability voluntary period	Now	P1P2 CIF		
• Amendments for freight forwarders (supplementary cargo data) Mandatory with 6 months zero-rated administrative monetary penalties period			P1P2 CIF	P1P2 CIF + 6 months
• Amendments for bay plan system availability voluntary period	Now	P1P2 CIF		
• Amendments for bay plan Mandatory with 6 months zero-rated AMPs period			P1P2 CIF	P1P2 CIF + 6 months
Package 2 — Phase 3				
• Amendments for importers (advance trade data) [all modes] system availability voluntary period	2015	2016		
• Amendments for importers (advance trade data) [all modes] Mandatory with 6 months zero-rated administrative monetary penalties period			2016	P2P3 CIF + 6 months
• Amendments for additional linking updates required for all modes system availability voluntary period	2015	2016		
• Amendments for additional updates required for all modes Mandatory period begins			2016	P2P3 CIF + 6 months

Le calendrier de mise en œuvre est présenté dans le tableau qui suit :

Événement/Nom	Période volontaire prévue		Dates prévues de la mise en œuvre (en caractères gras)	
	Début — Système disponible	Fin de la période volontaire	Début — SAP nulles pendant 6 mois	Fin — Application des SAP
Série 1 — Phase 1				
• Modifications pour la période volontaire de disponibilité du système dans le mode routier (fret et moyen de transport)	Actuellement	Série 1 Phase 1 Date d'entrée en vigueur (S1P1 EEV)		
• Modifications touchant le mode routier (fret et moyen de transport) — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			S1P1 EEV	S1P1 EEV + 6 mois
• Modifications pour la période volontaire de disponibilité du système dans le mode ferroviaire (fret/moyen de transport et message d'arrivée)	Actuellement	S1P1 EEV		
• Modifications touchant le mode ferroviaire (fret/moyen de transport et message d'arrivée) — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			S1P1 EEV	S1P1 EEV + 6 mois
• Modifications touchant la période volontaire de disponibilité du système dans les modes aérien et maritime (message d'arrivée électronique)	Actuellement	S1P1 EEV		
• Modifications touchant les modes aérien et maritime (message d'arrivée électronique) — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			S1P1 EEV	S1P1 EEV + 6 mois

Événement/Nom	Période volontaire prévue		Dates prévues de la mise en œuvre (en caractères gras)	
	Début — Système disponible	Fin de la période volontaire	Début — SAP nulles pendant 6 mois	Fin — Application des SAP
Série 1 — Phase 1 (suite)				
• Modifications touchant les arrivées à l'entrepôt d'attente (système de transmission des avis de mainlevée) — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			S1P1 EEV	S1P1 EEV + 6 mois
• Modifications touchant les exigences du code de transporteur — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			S1P1 EEV	S1P1 EEV + 6 mois
Série 1 — Phase 2				
• Modifications pour la période volontaire de disponibilité du système — Agents d'expédition (connaissances internes électroniques)	Actuellement	S1P2 EEV		
• Modifications pour les agents d'expédition (connaissances internes électroniques) — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			S1P2 EEV	S1P2 EEV + 6 mois
• Modifications pour la période volontaire de disponibilité du système — Agents d'expédition (renseignements supplémentaires sur le fret)	Actuellement	S1P2 EEV		
• Modifications pour les agents d'expédition (renseignements supplémentaires sur le fret) — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			S1P2 EEV	S1P2 EEV + 6 mois
• Modifications pour le plan de chargement maritime — Période volontaire de disponibilité du système	Actuellement	S1P2 EEV		
• Modifications pour le plan de chargement maritime — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			S1P2 EEV	S1P2 EEV + 6 mois
Série 2 — Phase 3				
• Modifications pour les importateurs (données commerciales préalables) [Tous les modes] période volontaire de disponibilité du système	2015	2016		
• Modifications pour les importateurs (données commerciales préalables) [Tous les modes] — Obligatoire et SAP nulles pendant 6 mois			2016	S2P3 EEV + 6 mois
• Modifications pour la période volontaire de disponibilité du système — Mise à jour de liens additionnels requis pour tous les modes	2015	2016		
• Modifications pour les mises à jour additionnelles requises pour tous les modes — Début de la période obligatoire			2016	S2P3 EEV + 6 mois

While it is expected that the introduction of administrative monetary penalties specifically relating to eManifest will encourage stakeholders to comply with the regulations, the CBSA will also put in place a new monitoring process to further help stakeholders improve their compliance. The monitoring process will feature the use of a Performance Report Card to provide stakeholders with information concerning instances of non-compliance and to identify areas for improvement. Specifically, records of each stakeholder will be periodically reviewed by the CBSA, with a special focus on areas such as errors (e.g. incomplete, inaccurate or missing data) in the data elements they transmitted (e.g. shipper's name and address, consignee's name and address, description of goods, tractor's plate) and submission outside prescribed time frames. The Performance Report Card will present non-compliance rates (percentage of errors and percentage of late submissions) for different areas of interest and would indicate whether there have been improvements from the last review. It is expected that the Performance Report Card will be utilized by stakeholders to adopt any procedural or systems changes required to ensure greater compliance with eManifest requirements. Monitoring of compliance will be ongoing, with the CBSA to follow up on identified non-compliance issues. Persistent non-compliance may be subject to additional measures (such as penalties) to ensure that the right information is provided at the right time, allowing accurate risk assessment and enabling the free flow of legitimate goods.

Bien que l'on s'attende à ce que la mise en place de sanctions administratives pécuniaires directement liées au manifeste électronique incite les intervenants à se conformer aux règlements, l'ASFC mettra également en place un nouveau processus de surveillance pour aider encore plus les intervenants à améliorer leur observation des règlements. Le processus de surveillance comprendra le recours à un bulletin de rendement pour permettre aux intervenants d'obtenir de l'information sur des cas de non-conformité et de cerner les aspects à améliorer. Plus précisément, l'ASFC passera périodiquement en revue le dossier de chaque intervenant, en s'intéressant tout particulièrement aux aspects qui concernent les erreurs (par exemple données incomplètes, imprécises ou manquantes) dans les éléments de données qu'ils ont transmis (par exemple nom et adresse de l'expéditeur, nom et adresse du destinataire, description des marchandises, immatriculation de la remorque) et la transmission des informations au-delà des délais prescrits. Le bulletin de rendement comprendra une indication des taux d'inobservation (pourcentage d'erreurs et de transmissions tardives), en plus d'une indication des améliorations qui ont ou non été apportées depuis le dernier examen. On s'attend à ce que les intervenants s'appuient sur ce bulletin de rendement pour apporter des changements aux procédures ou aux systèmes qui s'avéreraient nécessaires pour mieux se conformer aux exigences du manifeste électronique. On assurera une surveillance continue de l'observation des règlements, et l'ASFC assurera le suivi à l'égard des problèmes de non-conformité relevés. En outre, on pourra intervenir sous la forme de mesures additionnelles (par exemple des sanctions) à l'égard des cas de non-conformité plus persistants afin de veiller à ce que l'information appropriée soit communiquée au bon moment, de telle sorte que puisse être menée une évaluation précise des risques et que les marchandises légitimes puissent circuler librement.

Performance measurement and evaluation

The CBSA is in the process of developing a performance measurement framework (PMF) for the eManifest initiative, which will serve as an objective basis for collecting information related to the intended results of the initiative. For the PMF, expected results to be achieved and specific outputs to be produced by the eManifest initiative will be set out and related performance indicators, information sources, frequency of information availability and performance targets will be identified. Based on the PMF, the necessary performance measurement infrastructure will be put in place to collect relevant data on an ongoing basis. This data will be used to regularly assess the initiative's performance in terms of efficiency in management, effectiveness in achieving results, satisfaction of stakeholders and relevance to the CBSA and the Government of Canada priorities.

The CBSA will initiate work to identify relevant operational/output and outcome indicators, and examine existing data sources in order to identify data gaps and develop new data sources, if necessary. Data for the output and outcome indicators, where available, will be collected regularly to establish a baseline and measure the performance for future years by the incremental change from the baseline. The operational/output indicators will be reviewed on an ongoing basis as part of managing eManifest and the outcomes indicators will be presented annually to determine whether the eManifest initiative is on track with respect to the intended results.

Furthermore, the CBSA Program Evaluation Division will conduct an evaluation of the eManifest initiative to measure the extent to which the objectives set out for the initiative are met and the degree to which its impacts are still aligned with public needs and interests.

An evaluation was already carried out in 2011 to meet a Treasury Board of Canada Secretariat commitment for an evaluation in year three or four of the initiative. The evaluation focused on significant activities and operational components undertaken in the early stages of implementation.

Multiple lines of evidence were incorporated into the evaluation, including a document and literature review, an analysis of operational and financial information, telephone surveys of highway carriers and third-party service providers, and interviews with internal and external stakeholders.

The final report of the evaluation study is available at the following CBSA Web site: <http://cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/reports-rapports/ae-ve/2012/emi-ime-eng.html>.

Another evaluation of the eManifest initiative will be scheduled following the implementation of Phase 3 in 2015–2016. The evaluation will examine the two main issues of relevance and performance in accordance with the Treasury Board of Canada Secretariat Policy on Evaluation.

Mesures de rendement et évaluation

L'ASFC élabore actuellement un cadre de mesure du rendement (CMR) pour l'initiative du manifeste électronique, qui servira de base objective pour recueillir l'information liée aux résultats que l'on souhaite obtenir, en marge de cette initiative. Dans le CMR, les résultats prévus que l'on veut obtenir ainsi que ce que l'on souhaite voir découler de l'initiative du manifeste électronique seront définis. On y précisera également les indicateurs de rendement correspondants, les sources d'information, la fréquence de la disponibilité de l'information, ainsi que les objectifs de rendement. En s'appuyant sur le cadre, on pourra mettre en place l'infrastructure de mesure du rendement nécessaire pour recueillir, en permanence, des données pertinentes. Ces données serviront à évaluer périodiquement le rendement de l'initiative en ce qui a trait à l'efficacité de la gestion, à l'efficacité dans l'obtention des résultats, au niveau de satisfaction des intervenants, ainsi qu'à la pertinence par rapport aux priorités de l'ASFC et du gouvernement du Canada.

L'ASFC entreprendra les travaux nécessaires pour définir les indicateurs pertinents sur le plan des opérations et des résultats, pour examiner les sources de données existantes afin de relever d'éventuelles lacunes en ce qui concerne les données, en plus de développer, au besoin, de nouvelles sources de données. Dans la mesure où les données relatives aux indicateurs de résultats seront disponibles, elles seront recueillies périodiquement afin d'établir un niveau de référence et de mesurer le rendement pour les années à venir, par un changement progressif par rapport au niveau de référence. Les indicateurs sur le plan des opérations et des résultats seront revus périodiquement dans le cadre des activités de gestion du manifeste électronique et les indicateurs des résultats seront présentés tous les ans afin de déterminer si l'initiative du manifeste électronique est en voie de respecter les résultats souhaités.

En outre, la Division de l'évaluation des programmes de l'ASFC mènera une évaluation de l'initiative du manifeste électronique afin de déterminer dans quelle mesure les objectifs définis pour celle-ci sont respectés et dans quelle mesure ses répercussions continuent de cadrer avec les besoins et les intérêts de la population.

Une évaluation a déjà été menée en 2011 afin de respecter un engagement envers le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, lequel prévoit une évaluation au cours de la troisième ou de la quatrième année de l'initiative. L'évaluation a principalement porté sur des activités majeures et sur les composantes opérationnelles entreprises au début de la mise en œuvre.

De multiples éléments de preuve ont été intégrés à l'évaluation, y compris une analyse des documents, une analyse des données opérationnelles et financières, des sondages téléphoniques auprès de transporteurs routiers et de tiers fournisseurs de services ainsi que des entrevues avec des intervenants internes et externes.

La version définitive du rapport de l'étude d'évaluation est disponible sur le site Web de l'ASFC, à l'adresse suivante : <http://cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/reports-rapports/ae-ve/2012/emi-ime-fra.html>.

Une autre évaluation de l'initiative du manifeste électronique est prévue après la mise en œuvre de la phase 3, en 2015-2016. Cette évaluation portera sur les deux principaux enjeux concernant la pertinence et le rendement, conformément à ce que prévoit la Politique sur l'évaluation du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Contact

Jason Proceviat
 Director
 Canada Border Services Agency
 Commercial Transformation Division
 355 North River Road, Tower B, 5th Floor
 Ottawa, Ontario
 K1A 0L8
 Telephone: 343-291-5090
 Email: Jason.Proceviat@cbsa-asfc.gc.ca

Personne-ressource

Jason Proceviat
 Directeur
 Agence des services frontaliers du Canada
 Division de la transformation du programme commercial
 355, chemin North River, tour B, 5^e étage
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0L8
 Téléphone : 343-291-5090
 Courriel : Jason.Proceviat@cbsa-asfc.gc.ca

Annex 1

General formulas

Denote

Compliance costs

- System upgrades/changes by C_{1U} for upfront cost and C_{1O} for ongoing cost
- System upgrades/changes (maintenance) by C_2
- Waiting time to satisfy pre-notification requirement by C_3
- Cost of electronic data transmission by C_4

Administrative costs

- Application by A_1
- Cost of electronic data preparation by A_2
- Learning/training by A_3

Benefits

- Reduction in the use of paper and ink by B_1
- Elimination of paper preparation by B_2
- Elimination of application and maintenance of break-bulk exemption status by B_3
- Waiting time saved at the land border due to shorter processing time by B_4

Given the classification of the monetized costs and benefits as outlined in the “Cost and benefit categories” table in the “General approach to calculation of monetized costs and benefits” section, for each type of affected stakeholders and each regulatory

Annexe 1

Formules générales

Symboles

Coûts d'observation

- Mises à niveau/modifications des systèmes par C_{1U} Coût initial C_{1O} Coût permanent
- Mises à niveau/modifications des systèmes (maintenance) par C_2
- Temps d'attente pour respecter l'exigence relative au préavis par C_3
- Coût de la transmission des données électroniques par C_4

Frais administratifs

- Demande par A_1
- Coût de la préparation des données électroniques par A_2
- Apprentissage/formation par A_3

Avantages

- Réduction de la quantité de papier et d'encre utilisée par B_1
- Élimination de la préparation des documents imprimés par B_2
- Élimination de la préparation de la demande et du maintien de l'exemption relative aux marchandises diverses par B_3
- Réduction du temps d'attente au poste frontalier terrestre du fait d'une réduction des délais de traitement par B_4

Compte tenu de la classification des coûts et des avantages exprimés en valeur monétaire tels que décrits dans le tableau « Catégories des coûts et des avantages » de la section « Approche générale en matière de calcul des coûts et des avantages exprimés

requirement, the present value of the total cost that is calculated in the cost-benefit analysis is based on the formula (1):

en valeur monétaire », pour chaque type d'intervenants touchés et chaque exigence réglementaire, la valeur actualisée du coût total calculée dans le cadre de l'analyse coûts-avantages est basée sur la formule (1) :

$$\begin{aligned}
 & \frac{\hat{C}_{1U,y_0} \hat{N}_{C_{1U},y_0} I_{C_{1U}}}{(1+d)^{y_0-2015}} \\
 + & \sum_{y=y_0}^{2025} \frac{\hat{C}_{10,y} \hat{N}_{C_{10},y} I_{C_{10}} + \hat{C}_{2,y} \hat{N}_{C_{2},y} I_{C_2} + \hat{C}_{3,y} \hat{N}_{C_{3},y} I_{C_3} + (\hat{C}_{4,y} \hat{N}_{C_{4},y} I_{C_4} - \hat{B}_{1,y} \hat{N}_{B_{1},y} I_{B_1})}{(1+d)^{y-2015+1}} \\
 + & \frac{\hat{A}_{3,y_0} \hat{N}_{A_{3},y_0} I_{A_3}}{(1+d)^{y_0-2015}} + \sum_{y=y_0}^{2025} \frac{\hat{A}_{1,y} \hat{N}_{A_{1},y} I_{A_1} + (\hat{A}_{2,y} \hat{N}_{A_{2},y} I_{A_2} - \hat{B}_{2,y} \hat{N}_{B_{2},y} I_{B_2})}{(1+d)^{y-2015+1}} \quad (1)
 \end{aligned}$$

where

où :

- Rows 1 and 2 = Total compliance cost
- Row 3 = Total administrative cost
- $\hat{C}_{*,y}$ = Estimated unit compliance cost for category C_* that is applicable to the stakeholder type and the regulatory requirement in year y
- $\hat{A}_{*,y}$ = Estimated unit administrative cost for category A_* that is applicable to the stakeholder type and the regulatory requirement in year y
- $\hat{B}_{*,y}$ = Estimated unit benefit (cost offset) for category B_* that is applicable to the stakeholder type and the regulatory requirement in year y
- $\hat{N}_{*,y}$ = Estimated number of affected firms/transactions/truck trips for cost/benefit category $*$ that is applicable to the stakeholder type and the regulatory requirement in year y
- I_* = Indicator variable which takes on value 1 if cost/benefit category $*$ is applicable to the stakeholder type and the regulatory requirement and 0 otherwise
- y_0 = Year that the regulatory requirement becomes effective
- 2015 = Base year of the present value
- 2025 = The tenth year after the full implementation of eManifest
- d = Discount rate

- Rangées 1 et 2 = Coût d'observation total
- Rangée 3 = Frais administratifs totaux
- $\hat{C}_{*,y}$ = Coût d'observation unitaire estimé pour la catégorie C_* applicable au type d'intervenant et à l'exigence réglementaire, au cours de l'année y
- $\hat{A}_{*,y}$ = Frais d'administration unitaire estimés pour la catégorie A_* applicables au type d'intervenant et à l'exigence réglementaire, au cours de l'année y
- $\hat{B}_{*,y}$ = Avantage unitaire (compensation de coût) estimé pour la catégorie B_* applicable au type d'intervenant et à l'exigence réglementaire, au cours de l'année y
- $\hat{N}_{*,y}$ = Nombre estimé d'entreprises/de transactions/de déplacements en camion pour la catégorie de coûts-avantages $*$ applicable au type d'intervenant et à l'exigence réglementaire, au cours de l'année y
- I_* = Variable dont la valeur correspond à « 1 » si s'applique la catégorie de coûts-avantages $*$ au type d'intervenant et à l'exigence réglementaire, et qui correspond sinon à « 0 »
- y_0 = Année d'entrée en vigueur de l'exigence réglementaire
- 2015 = Année de base de la valeur actualisée
- 2025 = Dixième année suivant la mise en œuvre intégrale de l'initiative du manifeste électronique
- d = Taux d'actualisation

For the benefit of eliminating break-bulk exemption in the marine mode, the present value calculation is based on the following formula (2):

En ce qui concerne l'avantage que représente l'élimination de l'exemption relative aux marchandises diverses dans le mode maritime, le calcul de la valeur actualisée est basé sur la formule (2) suivante :

$$\sum_{y=y_0}^{2025} \frac{\hat{B}_{3,y} \hat{N}_{B_{3},y} I_{B_3}}{(1+d)^{y-2015+1}} \quad (2)$$

$$\sum_{y=y_0}^{2025} \frac{\hat{B}_{3,y} \hat{N}_{B_{3},y} I_{B_3}}{(1+d)^{y-2015+1}} \quad (2)$$

where

où :

- $\hat{B}_{3,y}$ = Estimated per firm savings from not being required to maintain its break-bulk exemption status in year y
- $\hat{N}_{B_{3},y}$ = Estimated number of marine carriers maintaining the break-bulk exemption in year y

- $\hat{B}_{3,y}$ = Estimation de l'économie pouvant être réalisée par entreprise, du fait qu'elle n'est pas tenue de maintenir son statut relatif à l'exemption relative aux marchandises diverses, au cours de l'année y
- $\hat{N}_{B_{3},y}$ = Estimation du nombre de transporteurs maritimes conservant l'exemption relative aux marchandises diverses, au cours de l'année y

I_{B_3}	= Indicator variable which takes on value 1 if cost savings from not being requirement to maintain the break-bulk exemption status is applicable to the stakeholder type and 0 otherwise
y_0	= Year that break-bulk exemption requirement is eliminated
2015	= Base year of the present value
2025	= The tenth year after the full implementation of eManifest
d	= Discount rate

For the benefit of reduced delay at the border in each of the rail and highway modes, the present value calculation is based on the following formula (3):

$$\sum_{y=y_0}^{2025} \frac{\hat{B}_{4,y} \hat{N}_{B_4,y} I_{B_4}}{(1+d)^{y-2015+1}} \quad (3)$$

where

$\hat{B}_{4,y}$	= Estimated per rail/truck trip cost savings due to shorter processing time at the land border in year y
$\hat{N}_{B_4,y}$	= Estimated number of rail/truck trips benefited from the shorter processing time at the border in year y
I_{B_4}	= Indicator variable which takes on value 1 if cost savings due to shorter processing time at the land border is applicable to the stakeholder type and 0 otherwise
y_0	= Year that the regulatory requirement becomes effective
2015	= Base year of the present value
2025	= The tenth year after the full implementation of eManifest
d	= Discount rate

To reach the total benefit for each applicable stakeholder type as presented in the cost-benefit statement in this document, the benefits for the stakeholder type are summed over all applicable regulatory requirements.

Regarding the costs and benefits to the CBSA, the estimates of benefits to the CBSA are taken from various CBSA internal exercises that have projected net savings in staffing and operations and maintenance in the coming years due to different ongoing CBSA initiatives.

Annex 2

Monetizing costs and benefits

The unit costs incurred by the requirements in the regulatory amendments can broadly be classified into two categories: (1) equipment and service purchase costs; and (2) time costs. For time costs, it can be further classified into (a) labour time costs, and (b) costs of delays due to the one-hour pre-notification requirements in the highway mode.

In this analysis, valuation of equipment and service costs for the cargo and conveyance data requirements in the highway mode is mainly based on price quotes from industry experts. For other

I_{B_3}	= Variable dont la valeur correspond à « 1 » si l'économie de coût découlant du fait qu'il n'est pas nécessaire de maintenir l'exemption relative aux marchandises diverses s'applique au type d'intervenant et qui correspond sinon à « 0 »
y_0	= Année au cours de laquelle est éliminée l'exigence relative à l'exemption relative aux marchandises diverses
2015	= Année de base de la valeur actualisée
2025	= Dixième année suivant la mise en œuvre intégrale de l'initiative du manifeste électronique
d	= Taux d'actualisation

En ce qui concerne l'avantage que représente la réduction des temps d'attente à la frontière dans les modes ferroviaire et routier, le calcul de la valeur actualisée est basé sur la formule (3) suivante :

$$\sum_{y=y_0}^{2025} \frac{\hat{B}_{4,y} \hat{N}_{B_4,y} I_{B_4}}{(1+d)^{y-2015+1}} \quad (3)$$

où :

$\hat{B}_{4,y}$	= Estimation de l'économie de coûts par déplacement ferroviaire/ routier imputable à la réduction du temps de traitement au poste frontalier terrestre, au cours de l'année y
$\hat{N}_{B_4,y}$	= Estimation du nombre de déplacements ferroviaires/routiers profitant d'une réduction du temps de traitement à la frontière, au cours de l'année y
I_{B_4}	= Variable dont la valeur correspond à « 1 » si l'économie de coûts découlant du temps de traitement plus court à la frontière terrestre est applicable au type d'intervenant et qui correspond sinon à « 0 »
y_0	= Année de l'entrée en vigueur de l'exigence réglementaire
2015	= Année de base de la valeur actualisée
2025	= Dixième année suivant la mise en œuvre intégrale de l'initiative du manifeste électronique
d	= Taux d'actualisation

Pour déterminer l'avantage total pour chacun des types d'intervenants applicables, tel qu'on le retrouve dans l'énoncé des avantages et des coûts du présent document, on a effectué la somme des avantages pour chacun des types d'intervenants, par rapport à l'ensemble des exigences réglementaires.

En ce qui concerne les coûts et les avantages pour l'ASFC, les estimations des avantages pour cette dernière sont tirées de différentes analyses internes qui ont permis d'établir des prévisions quant aux économies nettes sur le plan de la dotation, des opérations et de la maintenance au cours des prochaines années imputables à différentes initiatives en cours de l'Agence.

Annexe 2

Expression des coûts et des avantages en valeur monétaire

Les coûts unitaires engagés en vertu des exigences des présentes modifications réglementaires peuvent, de manière générale, être regroupés en deux catégories, soit : 1) les coûts liés à l'achat des équipements et des services; 2) les coûts liés au temps. Dans ce dernier cas, les coûts peuvent être scindés selon a) les coûts liés au temps d'utilisation de la main-d'œuvre et b) les coûts des délais imputables à l'exigence relative au préavis d'une heure, dans le mode routier.

Dans la présente analyse, l'évaluation des coûts relatifs à l'équipement et aux services associés aux exigences en matière de données concernant le fret et le moyen de transport dans le mode

modes or other requirements, the results are extrapolated from highway estimates based on the relative sizes of the volumes of transactions between modes.

To calculate labour time costs, estimates of labour time required for preparing cargo and conveyance data in the highway mode are adapted from existing studies. Due to lack of data, for labour times in other modes or for other data requirements, estimates for the highway mode are extrapolated to other modes based on the relative data size for each data transmission. Given the labour times and the fact that the tasks that would be imposed are clerical in nature, valuation of labour time costs is based mainly on Statistics Canada's figure for the average hourly salary of a clerk in Canada.

To calculate the delay costs due to one-hour pre-notification requirements, estimates of the length of delays are adapted from existing studies. Given the length of delays, valuation of delay costs is based on the value of truck delays adapted from existing studies. This cost affects both the driver's time and truck in transit.

In this analysis, two categories of benefits will be monetized: (1) paper and ink savings; and (2) time savings. For time savings, it can be further classified into (a) labour time savings due to elimination of paper, and (b) savings from reduced delays at the border to pre-arrival cargo and conveyance data in the highway mode (and for package 2, in-transit data in the rail and highway modes).

To calculate paper and ink savings, the number of copies typically needed for a paper submission is estimated and the print cost per page is quoted.

To calculate labour time savings due to elimination of paper, labour times for filling out paper documents have to be estimated. Based on existing studies on the U.S. Truck e-Manifest, we adapted the estimates that compare the labour time savings by switching from paper to electronic preparation. These results are extrapolated to other modes and other data requirements. Given the labour times and the tasks that would be reduced are clerical in nature, valuation of labour time savings is based mainly Statistics Canada's figure on the average hourly salary of a clerk in Canada.

To calculate savings from reduced delays at the border due to pre-arrival electronic cargo and conveyance data requirements in the highway mode, estimates of the time saved at the border are adapted from existing studies. Given the time saved at the border, valuation of time savings is based on the value of truck delay.

roucier est principalement fondée sur les prix cités par des experts de l'industrie. Dans le cas des autres modes ou des autres exigences, les résultats sont tirés d'estimations applicables au mode routier basées sur le volume relatif des transactions entre les modes.

Pour calculer les coûts liés au temps d'utilisation de la main-d'œuvre, les estimations du temps d'utilisation de la main-d'œuvre requis pour préparer les données sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier ont été établies en fonction des études existantes. Compte tenu du fait que les données sont insuffisantes, dans le cas du temps d'utilisation de la main-d'œuvre dans les autres modes ou pour les autres exigences relatives aux données, les estimations applicables au mode routier ont été extrapolées aux autres modes, en fonction de la taille relative de chaque transmission de données. Compte tenu du fait que le temps d'utilisation de la main-d'œuvre et que les tâches qui seraient imposées sont de nature administrative, l'évaluation des coûts liés au temps d'utilisation de la main-d'œuvre est principalement fondée sur les valeurs établies par Statistique Canada quant au salaire horaire moyen d'un commis au Canada.

Pour calculer le coût des délais imputables à l'exigence relative au préavis d'une heure, on a établi des estimations de la durée des délais en fonction des études existantes. Compte tenu de la durée des délais, l'évaluation des coûts relatifs à ceux-ci est fondée sur la valeur des délais imposés au mode routier, établie en fonction d'études existantes. Ces coûts touchent tant le temps du chauffeur que celui du camion en transit.

Dans la présente analyse, deux catégories d'avantages seront exprimées en valeur monétaire : 1) les économies sur le plan de l'utilisation du papier et de l'encre; 2) les économies de temps. Dans ce dernier cas, on peut scinder l'information en deux catégories, soit : a) les économies sur le plan du temps d'utilisation de la main-d'œuvre imputables à l'élimination du papier; b) les économies imputables à la réduction des délais à la frontière liés à la transmission préalable des renseignements sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier (et, aux fins de la série 2, les données en transit dans les modes ferroviaire et routier).

Pour calculer les économies liées à l'utilisation du papier et de l'encre, on a estimé le nombre de copies généralement requises pour les déclarations transmises en format imprimé, en plus d'établir le coût d'impression par page.

Pour calculer les économies liées au temps d'utilisation de la main-d'œuvre imputables à l'élimination du papier, on a dû estimer combien de temps consacrait le personnel à la préparation des documents imprimés. En s'appuyant sur les études existantes réalisées en marge de l'initiative du manifeste électronique du mode routier américain, on a adapté les estimations qui comparent les économies de temps d'utilisation de la main-d'œuvre qui résultent de l'adoption d'un système électronique, aux dépens d'un système traditionnel, sous forme imprimée. Ces résultats ont été extrapolés à d'autres modes et à d'autres exigences relatives aux données. Compte tenu du fait que le temps d'utilisation de la main-d'œuvre et que les tâches qui seraient imposées sont de nature administrative, l'évaluation des économies liées au temps d'utilisation de la main-d'œuvre est principalement fondée sur les valeurs établies par Statistique Canada quant au salaire horaire moyen d'un commis au Canada.

Pour calculer les économies imputables à une réduction des délais à la frontière du fait des exigences relatives à la transmission préalable, par voie électronique, des renseignements sur le fret et le moyen de transport dans le mode routier, les estimations du temps gagné à la frontière ont été établies en fonction d'études existantes. Compte tenu du temps gagné à la frontière, l'évaluation des gains de temps a été fondée sur la valeur des délais imposés au camion.

Assumptions used in cost-benefit analysis*Related to all calculations*

A1.1 The annual discount rate for calculating present values is assumed to be 7%, which is the recommended discount rate by the Treasury Board of Canada Secretariat. The costs and benefits are discounted on an annual basis to year 2015 and the prices are in 2012 constant dollars.

A1.2 The time horizon of the analysis is from 2015, the year that regulations in Package 1 Phase 1 become effective, to 2025, 10 years after the year that regulations in Package 2 Phase 3 become effective. This satisfies the Treasury Board of Canada Secretariat's requirement that the time horizon should cover at least 10 years after the regulations come into force.

A1.3 For the coming into force year of Package 1, costs and benefits are calculated on pro-rata basis.

A1.4 Since the number of affected businesses submitting customs documents to the CBSA has been declining from 2007 to 2011, to simplify calculations without underestimating the costs, it is assumed that there is no growth in the numbers of affected businesses over the study period.

A1.5 For each transaction type, the volumes during the study period are approximated by the number of submissions for its paper equivalent (or related transmissions) in 2011, which is then extrapolated to future years by assuming a constant growth rate equal to the annualized growth rate of the total volume (both domestic and foreign) of that type of transaction from 2007 to 2011.

A1.6 There is no reliable source for the number of truck trips in the highway mode for recent years except 2009. For the purposes of this analysis, the ratio of the number of shipments to the number of truck trips is assumed to be 1.526 and constant over the study period.

A1.7 Small businesses in this analysis are businesses with fewer than 100 employees. The number of small businesses for each client type is the difference between the overall number of businesses impacted and the number of medium/large businesses impacted for that client type. To determine the number of medium/large businesses for a client type, the following assumptions are made:

- For each affected business type, the number of medium/large businesses impacted is the same as the number of medium/large businesses under the relevant North America Industry Classification System (NAICS) codes as determined by Statistics Canada. The NAICS is the system used by Statistics Canada to classify businesses in Canada into different industry groups.
- Since the CBSA does not have employee numbers for individual carriers in its databases, the assumption that larger businesses have more customs submissions is applied to classify individual carriers into medium/large business category.

Hypothèses utilisées dans le cadre de l'analyse coûts-avantages*Par rapport à tous les calculs*

A1.1 On tient pour acquis que le taux d'actualisation qui permet de calculer les valeurs actualisées est de 7 %, ce taux constituant le taux recommandé par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Les coûts et avantages sont actualisés par rapport à l'année 2015 et exprimés en dollars constants de 2012.

A1.2 L'horizon temporel de l'analyse débute en 2015, soit l'année au cours de laquelle entreront en vigueur les règlements associés à la phase 1 de la série 1, pour se terminer en 2025, soit 10 ans après l'année de l'entrée en vigueur des règlements associés à la phase 3 de la série 2. Cette hypothèse respecte l'exigence du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui prévoit que l'horizon temporel doit couvrir une période d'au moins 10 ans après l'entrée en vigueur des règlements.

A1.3 Pour l'année de l'entrée en vigueur de la série 1, les coûts et les avantages sont calculés sur base pro rata.

A1.4 Puisque le nombre d'entreprises produisant des documents douaniers à l'ASFC a diminué de 2007 à 2011, afin de simplifier les calculs sans sous-estimer les coûts, on a tenu pour acquis qu'il n'y avait pas d'augmentation du nombre d'entreprises touchées au cours de la période visée par l'étude.

A1.5 Pour chacun des types de transaction, on a obtenu une valeur approximative des volumes applicables à la période visée par l'étude en s'appuyant sur le nombre de documents imprimés produits (ou de transmissions connexes) en 2011, cette valeur ayant ensuite été extrapolée aux années ultérieures, et en s'appuyant sur un taux de croissance constant équivalant au taux de croissance annualisé du volume total (tant au Canada qu'à l'étranger) pour ce type de transaction, de 2007 à 2011.

A1.6 On ne dispose d'aucune source fiable de données pour estimer le nombre de déplacements par camion, dans le mode routier, au cours des dernières années, si ce n'est que pour 2009. Aux fins de la présente analyse, on a supposé que le rapport entre le nombre d'expéditions et le nombre de déplacements en camion était de 1,526 et qu'il demeurerait constant au cours de la période visée par l'étude.

A1.7 Les petites entreprises dont il est fait état dans la présente analyse sont des entreprises qui comptent moins de 100 employés. Le nombre de petites entreprises correspondant à chaque type de client représente la différence entre le nombre total d'entreprises touchées et le nombre de moyennes/grandes entreprises touchées pour ce type de client. Pour déterminer le nombre de moyennes/grandes entreprises correspondant à un type de client, on a posé les hypothèses suivantes :

- Pour chaque type d'entreprise touchée, le nombre de moyennes/grandes entreprises est identique au nombre de moyennes/grandes entreprises correspondant aux codes pertinents du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) tel qu'il est déterminé par Statistique Canada. Statistique Canada a recours au SCIAN pour classer les entreprises canadiennes en différents groupes sectoriels.
- Puisque l'ASFC ne dispose pas, dans ses bases de données, de l'effectif des divers transporteurs, on a posé pour hypothèse qu'aux plus grandes entreprises correspondaient un plus grand nombre de déclarations douanières, afin de classer les divers transporteurs selon la catégorie des moyennes/grandes entreprises.

A1.8 It is assumed that data preparation is carried out by a clerk as most tasks are clerical in nature. The average hourly pay rate (including overhead) for a clerk in Canada is approximately \$25.30 in 2012.

A1.9 The cost (or cost avoided) of a truck being delayed at the border is the revenue that the driver and the truck could bring in under alternative use during the delay. \$77.54 per hour is the value of truck delay assumed by other studies on eManifest. It includes costs that affect the driver's time and the truck in transit.

Related to cost calculations

A2.1 It is assumed that paper preparation time be 1.5 times of electronic data preparation time by firms using third-party connectivity service. For businesses using direct connection EDI system, the processing time is half the paper processing time. For businesses using the eManifest portal, the electronic data preparation time is the same as paper.

A2.2 Different types of filing have different data sizes. Data preparation times and transmission costs are proportional to the data sizes of the filings. Double the data size would double the data preparation times and the transmission cost.

A2.3 It is assumed that the choice of data transmission method by a business depends on its volume of transactions. Based on the estimated costs of utilizing a direct EDI system, a third-party service and the CBSA portal, the thresholds in terms of the numbers of transactions are determined for each alternative. The number of businesses adopting each alternative is then determined based on their estimated number of transactions.

A2.4 A full direct connection EDI system to satisfy the advance cargo and conveyance requirements for carriers in the highway mode is assumed to cost \$25,000 and the yearly IT maintenance cost is assumed to be approximately 36% of the full system cost, i.e. \$9,000. These costs are extrapolated to other modes based on volumes of cargo and conveyance transmissions for those modes. As for third-party service, it is assumed that the yearly setup fee is \$750 and this cost is the same for all modes and all data requirements.

A2.5 It is assumed that in general, if a business already has a full system in place, the cost of enhancing the system to satisfy new data requirements is equal to one year of maintenance cost, and that there is no further ongoing maintenance cost.

A2.6 It is assumed that the cost of engaging the service of a third-party service provider to transmit data is \$1/KB, and that this cost is the same for all modes and data requirements.

A1.8 Puisque la plupart des tâches sont de nature administrative, on a tenu pour acquis que la préparation des données est effectuée par un commis. Le taux de rémunération horaire moyen (y compris les frais généraux) d'un commis au Canada s'élevait, en 2012, à environ 25,30 \$.

A1.9 Le coût (ou le coût évité) des retards imposés à un camion à la frontière correspond au revenu que le chauffeur de camion et le camion pourraient permettre de générer s'ils avaient pu éviter ces retards. Aux fins d'autres études sur l'initiative du manifeste électronique, on s'est appuyé sur une valeur correspondant aux retards imposés aux camions de 77,54 \$ par heure. Cette valeur inclut les coûts qui sont associés au temps d'utilisation du chauffeur et au camion en transit.

Par rapport au calcul des coûts

A2.1 On a tenu pour acquis que le temps de préparation des documents imprimés était supérieur à celui de la préparation des données électroniques d'un facteur de 1,5 pour les entreprises ayant recours à un service de connectivité assuré par une tierce partie. Dans le cas des entreprises ayant recours à un système d'EDI prévoyant une connexion directe, le temps de traitement correspond à la moitié du temps de traitement des documents imprimés. Dans le cas des entreprises ayant recours au portail du manifeste électronique, le temps de préparation des données électroniques est identique à celui qu'il faut prévoir dans le cas des documents imprimés.

A2.2 Aux différents types de documents produits correspondent des volumes de données différents. Le temps de préparation des données et les coûts de transmission sont proportionnels au volume de données transmises. Une multiplication par deux du volume des données entraîne une multiplication par deux du temps de préparation des données et du coût de transmission.

A2.3 On a tenu pour acquis que le choix de la méthode de transmission des données par une entreprise était fonction de son volume de transactions. En s'appuyant sur l'estimation des coûts de l'utilisation d'un système d'EDI direct, d'un service assuré par un fournisseur tiers et du portail de l'ASFC, on a déterminé, pour chacune des solutions, les seuils relativement au nombre de transactions. On a ensuite déterminé le nombre d'entreprises adoptant chacune de ces solutions, en s'appuyant sur le nombre estimé de leurs transactions.

A2.4 On a tenu pour acquis que le coût d'un système d'EDI prévoyant une connexion directe afin de respecter les exigences relatives à la transmission d'information préalable sur le fret et le moyen de transport pour les transporteurs du mode routier s'élevait à 25 000 \$ tandis que les coûts de maintenance annuels des systèmes de TI représentaient environ 36 % du coût total des systèmes, soit 9 000 \$. Ces coûts ont été extrapolés sur d'autres modes, en fonction du nombre de transmissions des renseignements sur le fret et le moyen de transport applicables à ces modes. En ce qui concerne les services assurés par un fournisseur tiers, on a tenu pour acquis que les frais de configuration annuels s'élevaient à 750 \$ et que ce coût demeurerait identique, pour tous les modes et pour tous les besoins en termes de données.

A2.5 On a tenu pour acquis que, de manière générale, si une entreprise disposait déjà d'un système, le coût de l'amélioration de ce dernier pour respecter les nouvelles exigences en matière de transmission de données correspondrait à une année de frais de maintenance et qu'il n'y aurait pas de frais de maintenance permanents supplémentaires par la suite.

A2.6 On a tenu pour acquis que le coût exigé par un fournisseur de services tiers pour transmettre les données s'élevait à 1 \$ par kilo-octet et que ce coût demeurerait identique pour tous les modes et pour tous les besoins en termes de données.

A2.7 Based on similar studies, it is assumed that in general for each new policy requirement, one hour of procedural and software training is required at clerical level for 50% of employees; if no system upgrades or changes are required, only 0.5 hour of procedural training is required. Based on Statistics Canada's figures, the average number of employees is assumed to be 3.1 in a small business and 264.1 in a medium/large business.

Related to benefit calculations

A3.1 It is assumed that by switching from paper to electronic processing, labour time for data preparation would be cut by half, if direct connection EDI system is used, by one-third, if a third-party connectivity service is used and no savings, if eManifest portal is used.

A3.2 It is assumed that for cargo and conveyance data and house bill requirements (as well as for Package 2), their paper equivalents each consist of a one-page paper form with five copies per submission.

A3.3 The printing cost of a page of form is assumed to be \$0.05, which is with reference to the price quotes collected online from different business printing companies.

Differences in assumptions between the cost-benefit analysis and the "One-for-One" Rule

- The mandatory time horizon of 10 years of forecasted impact time period (beginning in the year each regulation comes into force) and the mandatory present value base year of 2012 are used for all new regulations. That is, A1.1 and A1.2 described in the benefits and costs section above do not apply.
- For the coming into force year of Package 1, costs and benefits are calculated on a full-year basis. That is, A1.3 described in the benefits and costs section above does not apply.
- Costs incurred by each activity are discounted on a periodic basis depending on the frequency of the activity per year. It is assumed that the occurrence of the activity spreads out evenly over the year.

Differences in assumptions between the cost-benefit analysis and the small business lens

- For the coming into force year of Package 1, costs and benefits are calculated on a full-year basis. That is, A1.3 described in the benefits and costs section above does not apply.
- Costs incurred by each activity are discounted on a periodic basis depending on the frequency of the activity per year. It is assumed that the occurrence of the activity spreads out evenly over the year. That is, costs are not discounted on an annual basis, as stated in A1 described in the benefits and costs section above. A1 does not apply.

A2.7 En s'appuyant sur des études similaires, on a posé comme hypothèse que de manière générale, pour chacune des nouvelles exigences relatives aux politiques, il fallait prévoir, au niveau administratif, pour la moitié des employés, une heure de formation sur les procédures et les logiciels et que si aucune mise à niveau ou aucun changement des systèmes ne s'avérait nécessaire, qu'une demi-heure de formation sur les procédures s'avérait nécessaire. Si l'on se réfère aux données de Statistique Canada, les petites entreprises comptent, en moyenne, 3,1 employés tandis que les moyennes/grandes entreprises en comptent 264,1.

Par rapport au calcul des avantages

A3.1 On a posé pour hypothèse qu'en délaissant le système imprimé au profit d'un système électronique, on réduirait de moitié le temps d'utilisation de la main-d'œuvre affectée à la préparation des données si l'on devait avoir recours à un système d'EDI prévoyant une connexion directe, on réduirait du tiers le temps d'utilisation de la main-d'œuvre si l'on devait avoir recours à un fournisseur de services tiers et qu'il n'y avait aucune économie si l'on devait avoir recours au portail du manifeste électronique.

A3.2 On a tenu pour acquis que, dans le cas des exigences relatives aux données sur le fret, le moyen de transport et les connaissances internes (comme c'est le cas de la série 2), leurs équivalents imprimés consistaient chaque fois en un formulaire imprimé d'une page auquel devaient être associés cinq exemplaires.

A3.3 On a tenu pour acquis que le coût d'impression de chaque page d'un formulaire était de 0,05 \$, ce qui correspond au prix que l'on a pu recueillir en ligne auprès de différentes entreprises offrant ce genre de service d'impression.

Différences au chapitre des hypothèses entre l'analyse coûts-avantages et la règle du « un pour un »

- L'horizon temporel obligatoire de 10 ans pour déterminer les répercussions prévues (commençant au cours de l'année de l'entrée en vigueur de chacun des règlements) a été retenu pour tous les nouveaux règlements. Cela signifie que les paragraphes A1.1 et A1.2 de la section sur les coûts et les avantages qui précède ne s'appliquent pas.
- Pour l'année de l'entrée en vigueur de la série 1, les coûts et les avantages sont calculés pour une année complète. Cela signifie que le paragraphe A1.3 de la section sur les coûts et les avantages qui précède ne s'applique pas.
- Les coûts engagés pour chaque activité sont actualisés sur une base périodique en fonction de la fréquence de l'activité pour l'année. On suppose que la présence de l'activité s'étale uniformément durant l'année.

Différences au chapitre des hypothèses entre l'analyse coûts-avantages et la lentille des petites entreprises

- Pour l'année de l'entrée en vigueur de la série 1, les coûts et les avantages sont calculés pour une année complète. Cela signifie que le paragraphe A1.3 de la section sur les coûts et les avantages qui précèdent ne s'applique pas.
- Les coûts engagés pour chaque activité sont actualisés sur une base périodique en fonction de la fréquence de l'activité pour l'année. On suppose que la présence de l'activité s'étale uniformément durant l'année. Cela signifie que les coûts ne sont pas actualisés sur une base annuelle, tel qu'il est énoncé dans le paragraphe A1 de la section sur les coûts et les avantages qui précède. Le paragraphe A1 ne s'applique pas.

Registration
SI/2015-30 May 6, 2015

Enregistrement
TR/2015-30 Le 6 mai 2015

ECONOMIC ACTION PLAN 2014 ACT, NO. 2

LOI N° 2 SUR LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DE 2014

Order Fixing January 15, 2017 as the Day on which Certain Sections of the Act Come into Force

Décret fixant au 15 janvier 2017 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la loi

P.C. 2015-441 April 23, 2015

C.P. 2015-441 Le 23 avril 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 303 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 2*, chapter 39 of the Statutes of Canada, 2014, fixes January 15, 2017 as the day on which sections 269, 278 to 291 and 298 to 302 of that Act come into force.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 303 de la *Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2014*, chapitre 39 des Lois du Canada (2014), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 15 janvier 2017 la date d'entrée en vigueur des articles 269, 278 à 291 et 298 à 302 de cette loi.

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposal

Proposition

This Order in Council fixes January 15, 2017, as the date on which sections 269, 278 to 291 and 298 to 302 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 2* (the Act) come into force.

Le présent décret fixe au 15 janvier 2017 la date d'entrée en vigueur des articles 269, 278 à 291 et 298 à 302 de la *Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2014* (la Loi).

Objective

Objectif

The objective of this Order is to implement a commitment made under Economic Action Plan 2014, that is to improve and clarify the federal regime for credit unions to further strengthen Canada's financial system by ensuring that provincial governments appropriately supervise and support their own financial institutions.

Le présent décret a pour objectif de mettre en œuvre un engagement, qui a été pris dans le cadre du Plan d'action économique de 2014, d'améliorer et de clarifier le régime fédéral applicable aux coopératives de crédit afin de renforcer davantage le système financier du Canada en s'assurant que les gouvernements provinciaux supervisent et soutiennent leurs propres institutions financières de façon appropriée.

This is in keeping with the international financial sector reform agenda, including the Basel Core Principles on effective banking supervision, which reinforce the importance of setting clear responsibilities and objectives for each prudential authority, and the G20 commitments to strengthen the stability and resilience of the global financial system.

Ces mesures sont conformes au programme de réformes du secteur financier international, y compris les Principes fondamentaux de Bâle pour un contrôle bancaire efficace, qui viennent renforcer l'importance d'établir des responsabilités et des objectifs clairs pour chaque autorité prudentielle, ainsi que les engagements du G20 visant le renforcement de la stabilité et la résilience du système financier mondial.

Background

Contexte

Credit unions are an important part of the financial sector in Canada and offer a wide range of products in direct competition with other financial institutions. Many credit unions have shown strong growth in the recent past. In order to help encourage continued growth, the Government of Canada introduced a framework to allow credit unions to incorporate federally to foster growth of their business across provincial boundaries.

Les coopératives de crédit constituent une partie importante du secteur financier au Canada et elles offrent une large gamme de produits qui font directement concurrence à ceux offerts par les autres institutions financières. De nombreuses coopératives de crédit ont affiché une forte croissance récemment. Afin d'encourager le maintien de cette croissance, le gouvernement du Canada a instauré un cadre destiné à permettre aux coopératives de crédit de se constituer sous le régime des lois fédérales, ce qui favorise ainsi la croissance de leur entreprise par-delà les frontières provinciales.

In addition to making the federal credit union framework more robust, the Act, which received royal assent on December 16, 2014, moves forward on the commitment to clarify the federal regulatory framework for provincial credit union centrals, thus ensuring a more coherent regulatory framework and strengthening the safety and stability of the credit union system.

En plus de renforcer le cadre fédéral s'appliquant aux coopératives de crédit, la Loi, qui a reçu la sanction royale le 16 décembre 2014, permet de donner suite à l'engagement de clarifier le cadre réglementaire fédéral s'appliquant aux coopératives de crédit centrales provinciales, ce qui assure ainsi une plus grande cohérence du cadre réglementaire et un renforcement de la sécurité et de la stabilité du système des coopératives de crédit.

As part of this commitment, the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) will cease its supervision of provincial credit union centrals, which will also result in two consequential amendments to the *Cooperative Credit Associations Act* (i.e. clarifying the federal predominance of federal associations, and facilitating the transition of the Credit Union Central of Canada to a trade association).

Implications

It is the spirit and intent of the legislation to clarify that provincial governments are responsible for standing behind their financial institutions.

Accordingly, this Order sets the date for OSFI's withdrawal and related consequential amendments as January 15, 2017, approximately two years from royal assent of the Act. This transition period allows provinces and industry to make adjustments to provincial frameworks, including to provincial legislation, as needed.

Consultation

The federal government has repeatedly signalled the need for clarity on the federal role regarding supervision of the credit union system. The intent to make these changes was flagged to the provinces and credit unions in 2012 and announced more recently in the Economic Action Plan 2014.

The Department of Finance has since consulted key stakeholders in the credit union system, including provincial governments, regulators, provincial credit union centrals, the national central, financial sector associations and federal agencies. Going forward, further engagement is planned with key stakeholders to ensure an orderly transition.

Departmental contact

Glenn Campbell
Director
Financial Institutions Division
Financial Sector Policy Branch
Department of Finance
Telephone: 613-369-3945

Dans le cadre de cet engagement, le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) cessera d'assurer la supervision des centrales de caisses de crédit provinciales, ce qui entraînera également deux modifications au sein de la *Loi sur les associations coopératives de crédit* (c'est-à-dire clarifier la question de la prédominance des associations fédérales et faciliter la transition de la Centrale des caisses de crédit du Canada vers un statut d'association commerciale).

Répercussions

L'esprit et la lettre des dispositions législatives précisent le fait que les gouvernements provinciaux sont responsables de défendre les intérêts de leurs institutions financières.

Par conséquent, le présent décret fixe au 15 janvier 2017, soit environ deux ans après la sanction royale de la Loi, la date du retrait du BSIF et des modifications corrélatives connexes. Cette période de transition permet aux provinces et à l'industrie d'apporter, au besoin, des modifications aux cadres provinciaux, y compris les dispositions législatives provinciales.

Consultation

Le gouvernement fédéral a souligné à maintes reprises la nécessité d'éclaircir le rôle de l'appareil fédéral au regard de la supervision du réseau de coopératives de crédit. Le gouvernement fédéral a avisé les provinces et les coopératives de crédit de son intention d'apporter ces changements dès 2012 et il l'a annoncé plus récemment dans le cadre de son Plan d'action économique de 2014.

Le ministère des Finances a depuis consulté des intervenants clés du système des coopératives de crédit, y compris les gouvernements provinciaux, les organismes de réglementation, les coopératives de crédit centrales provinciales, la centrale nationale, les associations du secteur financier et les organismes fédéraux. Dans la suite des choses, on prévoit d'autres exercices de mobilisation des intervenants clés destinés à garantir une transition méthodique.

Personne-ressource du ministère

Glenn Campbell
Directeur
Division des institutions financières
Direction de la politique du secteur financier
Ministère des Finances
Téléphone : 613-369-3945

Registration
SI/2015-31 May 6, 2015

Enregistrement
TR/2015-31 Le 6 mai 2015

JOBS AND GROWTH ACT, 2012

LOI DE 2012 SUR L'EMPLOI ET LA CROISSANCE

Order Fixing the Day on which this Order is published as the Day on which Sections 264 and 266 of the Act Come into Force

Décret fixant à la date de publication du présent décret la date d'entrée en vigueur des articles 264 et 266 de la loi

P.C. 2015-442 April 23, 2015

C.P. 2015-442 Le 23 avril 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to section 268 of the *Jobs and Growth Act, 2012*, chapter 31 of the Statutes of Canada, 2012, fixes the day on which this Order is published in the *Canada Gazette*, Part II, as the day on which sections 264 and 266 of that Act come into force.

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu de l'article 268 de la *Loi de 2012 sur l'emploi et la croissance*, chapitre 31 des Lois du Canada (2012), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe à la date de publication du présent décret dans la Partie II de la *Gazette du Canada* la date d'entrée en vigueur des articles 264 et 266 de cette loi.

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposal

Proposition

Pursuant to section 268 of the *Jobs and Growth Act, 2012* (the Act), to fix the date on which this Order is published in the *Canada Gazette*, Part II, as the coming into force date of sections 264 and 266 of the Act, assented to on December 14, 2012.

En vertu de l'article 268 de la *Loi de 2012 sur l'emploi et la croissance* (la Loi), fixer la date à laquelle le présent décret est publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* comme date d'entrée en vigueur des articles 264 et 266 de la Loi, sanctionnés le 14 décembre 2012.

Objective

Objectif

This Order in Council will allow the Canada Border Services Agency (CBSA) to make regulatory amendments mandating that all trade chain partners provide Advance Commercial Information (ACI) to the CBSA, thereby enhancing security through a risk assessment of all the pertinent information relating to goods in advance of their arrival in Canada. At the same time, trade facilitation will be improved, as those commercial goods deemed low risk will benefit from a more efficient border clearance process.

Le présent décret permettra à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) d'apporter des modifications aux règlements rendant obligatoire pour tous les partenaires de la chaîne commerciale la transmission d'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) à l'ASFC. Cela améliorera la sécurité, car toute l'information pertinente liée aux marchandises pourra, avant leur arrivée au Canada, faire l'objet d'une évaluation des risques. Cela permettra également une meilleure facilitation du commerce, car les marchandises commerciales à faible risque feront l'objet d'un processus de traitement à la frontière plus efficace.

Background

Contexte

The ACI program is about providing CBSA officers with electronic pre-arrival information so that they are equipped with the right information from the right party, at the right time to identify health, safety and security threats related to commercial goods before the goods arrive in Canada. The ACI program supports three of the CBSA's strategic priorities: targeting high risks as early as possible in the supply chain continuum, offering expedited border processing for commercial goods determined to be low risk, and improving the consistency and predictability of service delivery to stakeholders.

Le programme IPEC vise à fournir aux agents de l'ASFC de l'information par voie électronique avant l'arrivée de marchandises, de façon qu'ils aient en main la bonne information, provenant des bons intervenants et au bon moment afin d'être en mesure de cerner les risques de santé et de sécurité liés aux marchandises commerciales avant leur arrivée au Canada. Le programme IPEC est conforme à trois priorités stratégiques de l'ASFC : cibler les risques élevés le plus rapidement possible dans le continuum de la chaîne commerciale, offrir un traitement rapide à la frontière pour les marchandises commerciales à faible risque, et améliorer l'uniformité et la prévisibilité de la prestation de services aux intervenants.

The first phase of ACI was implemented in 2004 and established advance electronic information requirements for commercial goods in the marine mode by requiring marine carriers to transmit prescribed information electronically to the CBSA 24 hours before

La première phase de l'IPEC a été mise en œuvre en 2004 et introduisait des exigences quant à la transmission d'information préalable par voie électronique pour les marchandises commerciales pour le mode maritime. Les transporteurs maritimes devaient

the goods are loaded onto the vessel at the foreign port or 24 hours prior to the vessel's arrival at a port in Canada, depending on the type and origin of the goods.

The second phase of ACI was implemented in the air mode in 2006 and required commercial air carriers, where applicable, to transmit prescribed information to the CBSA electronically four hours prior to arrival in Canada. This phase also expanded information requirements in the marine mode for goods loaded in the United States.

Although advance electronic reporting requirements were implemented in the marine and air modes of transportation in phases 1 and 2 of ACI, they did not extend to the highway and rail modes of transportation.

The third phase of ACI (eManifest) will introduce amendments that

- a. establish advance electronic information requirements in the highway and rail modes; and
- b. support and enhance ACI processes in the marine and air modes.

The eManifest initiative represents a move towards a comprehensive electronic commercial reporting environment. It will ensure that all goods coming into Canada are assessed for risk consistently, electronically, and in advance of arrival.

However, section 12.1 of the *Customs Act* must first be brought into force to provide the Governor in Council with the authority to make the regulatory amendments necessary for the implementation of eManifest.

Section 264 of the Act amends the definition of "carrier code" found at subsection 2(1) of the *Customs Act*.

Section 266 of the Act amends section 12.1 of the *Customs Act* to codify the fact that commercial carriers and freight forwarders are required to hold a valid carrier code. The new section 12.1 also codifies the requirements for obtaining a valid carrier code.

Section 266 of the Act also amends section 12.1 of the *Customs Act* to provide the Governor in Council with the authority to make regulations regarding ACI in all modes of transportation, specifically

- a. respecting the information that must be provided;
- b. prescribing the persons or classes of persons who must give information;
- c. respecting the circumstances in which the information must be given;
- d. respecting the time within which and the manner in which the information must be given;
- e. regarding the requirements and conditions that are to be met before a carrier code may be issued;
- f. regarding the persons or classes of persons who are exempt from holding a valid carrier code; and
- g. regarding the manner and circumstances in which a carrier code may be suspended, cancelled or reinstated.

transmettre à l'ASFC l'information requise par voie électronique 24 heures avant que les marchandises ne soient chargées à bord du navire au port étranger, ou 24 heures avant l'arrivée du navire à un port canadien, selon le type et l'origine des marchandises.

La deuxième phase de l'IPEC a été mise en œuvre en 2006. Les transporteurs aériens devaient dès lors, le cas échéant, transmettre l'information requise à l'ASFC, par voie électronique, quatre heures avant l'arrivée de l'aéronef au Canada. Cette phase a également élargi les exigences quant à l'information à transmettre pour le mode maritime pour les marchandises chargées aux États-Unis.

Bien que les exigences en termes de transmission d'information préalable par voie électronique aient été mises en œuvre pour les modes maritime et aérien au cours des phases 1 et 2 de l'IPEC, les modes routier et ferroviaire n'ont pas été touchés par ces exigences.

La troisième phase de l'IPEC (manifeste électronique) comprend des modifications qui :

- a. assujettissent les transporteurs routiers et ferroviaires aux exigences en termes de transmission d'information préalable par voie électronique;
- b. appuient et améliorent les processus de l'IPEC pour les modes maritime et aérien.

L'initiative du manifeste électronique est un pas en avant vers un environnement électronique global pour les déclarations commerciales. Elle permettra de veiller à ce que toutes les marchandises qui entrent au Canada subissent une évaluation des risques uniforme, par voie électronique, et ce, avant leur arrivée au pays.

Cependant, l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes* doit d'abord entrer en vigueur afin de permettre au gouverneur en conseil d'apporter les modifications aux règlements requises pour la mise en application du manifeste électronique.

L'article 264 de la Loi modifie la définition de « code de transporteur » qui se trouve au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les douanes*.

L'article 266 de la Loi modifie l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes* pour transposer en droit le fait que les transporteurs commerciaux et les agents d'expédition doivent détenir un code de transporteur valide. Le nouvel article 12.1 transpose aussi en droit les exigences relatives à l'obtention d'un code de transporteur valide.

L'article 266 de la Loi modifie également l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes* pour donner au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements d'application quant à l'IPEC pour tous les modes de transport, notamment :

- a. concernant les renseignements à fournir;
- b. désignant les personnes ou catégories de personnes tenues de fournir les renseignements;
- c. concernant les circonstances dans lesquelles les renseignements doivent être fournis;
- d. concernant les délais et les modalités de fourniture des renseignements;
- e. concernant les exigences et conditions auxquelles il doit être satisfait pour qu'un code de transporteur soit délivré;
- f. concernant les personnes ou catégories de personnes qui sont exemptées de l'obligation de détenir un code de transporteur valide;
- g. concernant les modalités de la suspension, de l'annulation ou du rétablissement d'un code de transporteur et les circonstances y donnant lieu.

Implications

Section 12.1 of the *Customs Act* will provide the Governor in Council with the authority to make regulations regarding ACI in all modes of transportation.

The eManifest initiative will introduce regulatory amendments that will expand pre-arrival information requirements to include carriers in the highway and rail modes of transportation. In addition to the required data, advance information will be required from other trade chain partners involved in the importation of goods into Canada in all modes of transportation (land, rail, air, and marine). Each member of the trade chain will have a separate obligation for various pieces of information relating to commercial goods before they are loaded onto the vessel (in marine mode only) and in advance of the estimated arrival of goods at a port of arrival in Canada (other modes). In addition, customs sufferance warehouse operators will be required to acknowledge receipt of goods through an electronic arrival message transmitted to the CBSA once the goods have arrived at their warehouse.

Consultation

Regulatory amendments made under the authority of section 12.1 of the *Customs Act* will make up one part of the larger eManifest initiative. Stakeholders involved in the importation of goods into Canada will be affected by regulations made under section 12.1, including carriers, freight forwarders, sufferance warehouse operators, and importers.

Since 2007, and throughout the development of the regulations to be made under the authority of section 12.1, the CBSA has engaged in extensive ongoing consultations with stakeholder groups and industry associations. Generally, all stakeholders consulted support the implementation of eManifest, the regulatory regime that would enforce it and, by extension, the coming into force of section 12.1 of the *Customs Act*.

Departmental contact

Jason Proceviat
Director
Canada Border Services Agency
Commercial Transformation Division
355 North River Road, Tower B, 5th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0L8
Telephone: 343-291-5090
Email: Jason.Proceviat@cbsa-asfc.gc.ca

Répercussions

L'article 12.1 de la *Loi sur les douanes* donnera au gouverneur en conseil le pouvoir d'apporter les modifications aux règlements quant à l'IPEC pour tous les modes de transport.

L'initiative du manifeste électronique comprend des modifications aux règlements qui étendront les exigences de transmission d'information préalable aux transporteurs des modes routier et ferroviaire. En plus des données requises, d'autres partenaires de la chaîne commerciale impliqués dans l'importation de marchandises au Canada devront fournir de l'information préalable, pour tous les modes de transport (routier, ferroviaire, aérien et maritime). Chaque membre de la chaîne commerciale sera responsable de différentes informations concernant les marchandises commerciales avant que les marchandises ne soient chargées sur un navire (mode maritime seulement) et avant l'heure d'arrivée prévue des marchandises à un bureau d'entrée du Canada (autres modes). De plus, les exploitants d'entrepôt d'attente des douanes devront accuser réception des marchandises en envoyant un message d'arrivée par voie électronique à l'ASFC une fois que les marchandises seront rendues dans leur entrepôt.

Consultation

Les modifications aux règlements apportées en vertu de l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes* forment une partie de l'initiative du manifeste électronique. Les règlements établis en vertu de l'article 12.1 auront une incidence sur les intervenants impliqués dans l'importation de marchandises au Canada, notamment les transporteurs, les agents d'expédition, les exploitants d'entrepôt d'attente des douanes et les importateurs.

Depuis 2007, et tout au long de l'élaboration des règlements établis en vertu de l'article 12.1, l'ASFC a procédé à de vastes consultations avec les groupes d'intervenants et les associations de l'industrie. En général, tous les intervenants consultés appuient le manifeste électronique, le régime de réglementation visant son application et, de ce fait, l'entrée en vigueur de l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes*.

Personne-ressource du ministère

Jason Proceviat
Directeur
Agence des services frontaliers du Canada
Division de la transformation du programme commercial
355, chemin North River, tour B, 5^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L8
Téléphone : 343-291-5090
Courriel : Jason.Proceviat@cbsa-asfc.gc.ca

INDEX **SOR:** **Statutory Instruments (Regulations)**
 SI: **Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Abbreviations: e — erratum
 n — new
 r — revises
 x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Certain Regulations Made Under the Customs Act — Regulations Amending Customs Act	SOR/2015-90	24/04/15	1199	
Order Fixing January 15, 2017 as the Day on which Certain Sections of the Act Come into Force Economic Action Plan 2014 Act, No. 2	SI/2015-30	06/05/15	1286	
Order Fixing the Day on which this Order is published as the Day on which Sections 264 and 266 of the Act Come into Force Jobs and Growth Act, 2012	SI/2015-31	06/05/15	1288	

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — révisé
 a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes — Règlement modifiant Douanes (Loi)	DORS/2015-90	24/04/15	1199	
Décret fixant à la date de publication du présent décret la date d'entrée en vigueur des articles 264 et 266 de la loi Emploi et la croissance (Loi de 2012)	TR/2015-31	06/05/15	1288	
Décret fixant au 15 janvier 2017 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la loi Plan d'action économique de 2014 (Loi n° 2)	TR/2015-30	06/05/15	1286	