



1^{er} octobre, 2020

Fin de l'application de la politique provisoire concernant les retours aux États-Unis pour les transporteurs routiers

La politique provisoire de l'ASFC concernant les retours aux États-Unis a été mise en œuvre le 7 juin 2017, afin de permettre aux transporteurs routiers de retourner aux États-Unis pour déclarer correctement les renseignements sur le fret et/ou le moyen de transport avant l'arrivée afin de respecter les exigences réglementaires du programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) et d'éviter les sanctions administratives pécuniaires.

Cette politique provisoire a été instaurée pour permettre à l'ASFC d'examiner et d'améliorer les activités de surveillance de la conformité et de l'application des règles concernant l'IPEC et le Manifeste électronique. En outre, elle a permis à l'industrie du transport routier de mettre en œuvre ses propres politiques et procédures internes relatives à l'IPEC et au Manifeste électronique tout en évitant les sanctions pour non-respect au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.

La décision de mettre fin à cette politique est le résultat d'un examen attentif de la part de l'ASFC qui a soupesé un certain nombre de facteurs, y compris la santé, la sécurité et les obligations réglementaires, avec les besoins et les préoccupations de l'industrie. La politique provisoire de l'ASFC concernant les retours aux États-Unis expirera dans tout le pays le **2 novembre 2020 à 23 h 59, heure du Pacifique**. D'autres extensions à cette politique ne sont pas prévues.

Le succès de l'extinction de cette politique exigera la coopération continue de l'ASFC et des transporteurs routiers à mesure que la politique arrivera à échéance. À la suite de l'extinction de la politique, l'ASFC veillera à se concentrer sur l'éducation et la sensibilisation comme principal mécanisme de conformité.

À compter du 3 novembre 2020, les transporteurs qui arrivent et pour lesquels de la non-conformité est décelée peuvent choisir de faire ce qui suit:

- Retourner aux États-Unis pour attendre la correction des données IPEC.
- Se garer et attendre au port d'entrée pour la correction des données IPEC.

Dans les deux cas, les transporteurs routiers arrivant au Canada sans se conformer entièrement aux Informations préalables sur les expéditions commerciales (IPEC) / Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport **peuvent** être soumis à des sanctions pécuniaires. De plus, les transporteurs **doivent** soumettre une IPEC de conformité avant d'être autorisés à poursuivre.

Depuis 2017, l'ASFC collabore avec des intervenants internes et externes pour régler les nombreux problèmes soulevés concernant les systèmes et l'atténuation des pénalités tout en améliorant la communication. L'ASFC est convaincue que les défis survenus en 2017 qui ont mené à la création de la politique ont été résolus / traités comme indiqué ci-dessous :

Défis en 2017	Solutions/procédures actuelles
<p>Les agents des services frontaliers (ASF) n'imposaient pas de façon cohérente les sanctions pour non-conformité au Manifeste électronique dans plusieurs points d'entrée</p>	<p>L'ASFC a transféré la responsabilité d'imposer les sanctions liées à l'IPEC à une équipe basée à l'administration centrale - l'Unité de la conformité des transporteurs, des postes et des messageries (CTPM).</p>
<p>Les ASF imposent des sanctions liées à l'IPEC pour chaque cas de non-conformité détecté.</p> <p>Il arrivait souvent qu'un transporteur reçoive plusieurs sanctions pour un même cas de non-conformité. Le transporteur n'a pas eu la possibilité de corriger les procédures internes pour remédier à la situation avant de recevoir un avis ultérieur avec une pénalité accrue.</p>	<p>L'ASFC a transféré la responsabilité d'imposer les sanctions liées à l'IPEC à une équipe du siège social - l'Unité de la conformité des transporteurs, des postes et des messageries.</p> <p>L'ASFC a élaboré un cadre d'atténuation interne qu'elle utilise pour assurer une stratégie de surveillance et de conformité équitable et cohérente à tous les transporteurs dans tous les modes. Le cadre est basé sur le concept de gestion responsable de la conformité, en mettant l'accent sur la promotion de la conformité volontaire au moyen de la sensibilisation et de l'information plutôt que par l'application immédiate d'une mesure punitive.</p> <p>L'Unité de la conformité des transporteurs, des postes et des messageries interagit avec les</p>

	<p>transporteurs non conformes à de multiples occasions en les sensibilisant et en les informant avant de leur imposer une sanction.</p>
<p>Aucun système n'est en place pour faire le suivi des antécédents de conformité d'un transporteur.</p>	<p>L'ASFC a conçu un outil de gestion des cas où elle répertorie toutes les interactions avec les transporteurs sur les questions liées à l'IPEC.</p>
<p>Stratégie monétaire/d'imposition de sanctions</p>	<p>L'ASFC utilise un cadre d'atténuation interne pour assurer une stratégie de surveillance et de conformité équitable et cohérente à tous les transporteurs dans tous les modes.</p> <p>L'Unité de la conformité des transporteurs, des postes et des messageries travaille en étroite collaboration avec les transporteurs de tous les modes pour s'assurer que les exigences de l'IPEC et du Manifeste électronique sont clairement comprises et peuvent être respectées par les transporteurs avant que des sanctions pécuniaires ne soient appliquées. L'ASFC n'appliquera des sanctions que lorsque cela sera justifié.</p>
<p>On a imposé plus rapidement aux transporteurs à grand volume des sanctions de niveau trois sans retour prévisible au niveau un.</p>	<p>L'ASFC a délaissé son approche axée sur les sanctions au profit d'une approche axée sur la conformité aux exigences, cherchant à promouvoir le respect de ces dernières par la communication et la sensibilisation.</p> <p>Une fois que le taux de conformité s'améliorera, en phase avec le cadre, l'ASFC pourrait décider d'imposer une sanction de niveau inférieur au cas par cas.</p>

<p>Tous les numéros de contrôle du fret (NCF) non conformes au cours d'un même voyage faisaient l'objet d'une sanction.</p>	<p>L'ASFC a conçu un cadre d'atténuation interne qui est maintenant utilisé pour assurer une stratégie de surveillance et de conformité équitable et cohérente à tous les transporteurs dans tous les modes.</p> <p>L'ASFC a mis en place un "plafond" pour C378 – <i>“Aucune donnée préalable à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport au dossier au moment de l'arrivée”</i>. Pas plus de cinq NCF et un numéro de référence de moyen de transport (NRMT) font l'objet d'une sanction par voyage.</p>
<p>Pannes de système généralisées/transporteurs incapables de transmettre le Manifeste électronique.</p>	<p>L'ASFC a stabilisé tous les systèmes et a considérablement réduit la fréquence et la durée des pannes.</p>
<p>Des sanctions liées à l'IPEC ont été imposées alors que le système de l'ASFC était en panne.</p>	<p>L'Unité de la conformité des transporteurs, des postes et des messageries examine tous les registres d'interruptions avant d'imposer des mesures punitives. Les pannes d'un système interne de l'ASFC sont examinées et prises en considération. De même, les pannes externes portées à l'attention de l'ASFC sont également prises en considération.</p>

<p>Aucun rapport ni aucune stratégie proactive en matière de conformité.</p>	<p>L'ASFC continue d'améliorer sa capacité à déceler et à traiter les cas de non-conformité dans tous les modes.</p> <p>Les outils utilisés permettent à l'ASFC de contacter de manière proactive les transporteurs en cas de non-conformité répétitive ou problématique à l'IPEC. La CTPM travaille directement avec ces transporteurs pour améliorer la qualité des données et la rapidité des transmissions, entre autres.</p>
<p>Les transporteurs n'étaient pas en mesure de se conformer aux exigences liées à l'IPEC et au Manifeste électronique</p>	<p>L'ASFC consulte les transporteurs pour déterminer la cause de la non-conformité et vérifie si l'incapacité de se conformer d'un transporteur est attribuable aux limitations des systèmes ou aux mises à jour requises.</p> <p>Dans de tels cas, la CTPM peut lancer un plan d'action avec le transporteur qui lui donnera l'occasion, dans un délai prescrit, de mettre à jour ses systèmes/procédures afin de respecter ses obligations au titre de la <i>Loi sur les douanes</i>.</p>