



**English Version \*\*\* La version française suit \*\*\***

We acknowledge experiencing a number of delays in recent weeks to our inbound and outbound messaging, as well as Single Window. We extend our thanks to those who have contacted us about the current delays, as the information you share is crucial to allow us to address challenges.

Initially, these appeared to be volume related and we were working to increase system capacity. However, over the past weekend, we conducted planned system enhancements that introduced some unforeseen impacts to our ability to make timely release decisions. Our internal IT teams are working diligently on identifying root causes and defining solutions that will improve system performance as soon as possible.

We have published some best practices which we encourage our external stakeholders to continue to follow as it may help to reduce the pressure. These include the following reminders:

- Transmit information as early as possible. Send cargo, conveyance, house bill and release information as early as possible in advance of arrival to give CBSA and other government departments ample time to review.
- To the extent possible, send large data transmissions outside of regular business hours, and in small batches. For example, send only 250 house bills or supplementary documents in 10-minute intervals.
- Electronic pre-arrival (or pre-load in marine) transmission of House Bills and accompanying House Bill Close Messages are mandatory for import and in-transit consolidated shipments.
- Supplementary Cargo Reports (SCR) continue to be required in the air and marine modes but only for Freight Remaining on Board (FROB) shipments.

While we continue to work through these system issues, we are also looking at all mitigation and contingency options that could relieve some system pressure.

**Version française \*\*\* English version precedes \*\*\***

Nous reconnaissons avoir connu plusieurs retards au cours des dernières semaines dans nos communications entrantes et sortantes, ainsi qu'avec le Guichet unique. Nous tenons à remercier ceux et celles qui nous ont signalé les retards actuels, car les informations que vous partagez sont essentielles pour nous permettre de résoudre les défis rencontrés.

Au départ, ces retards semblaient être liés au volume, et nous travaillions à augmenter la capacité du système. Cependant, au cours de la fin de semaine dernière, certaines améliorations planifiées au système ont entraîné des impacts imprévus sur notre capacité à prendre des décisions de mainlevée en

temps opportun. Nos équipes internes des TI travaillent assidûment pour identifier les causes principales et définir des solutions permettant d'améliorer les performances du système dans les plus brefs délais.

Nous avons publié des meilleures pratiques que nous encourageons nos parties prenantes externes à poursuivre, car elles pourraient contribuer à réduire la pression exercée sur le système. Ces recommandations incluent les rappels suivants :

- Transmettez les informations le plus tôt possible. Envoyez les informations sur le fret, le moyen de transport, et les connaissements internes le plus tôt possible avant l'arrivée, afin de donner à l'ASFC et aux autres ministères fédéraux le temps nécessaire pour effectuer leur examen.
- Dans la mesure du possible, effectuez les transmissions de données importantes en dehors des heures ouvrables régulières et par petits lots. Par exemple, envoyez uniquement 250 connaissements internes ou documents supplémentaires par tranches de 10 minutes.
- La transmission électronique avant l'arrivée (ou avant le chargement, dans le secteur maritime) des connaissements internes et message de fermeture des connaissements internes est obligatoire pour les importation et les expéditions groupées en transit
- Les Rapports de fret supplémentaire restent requis dans les modes aérien et maritime, mais seulement pour les expéditions groupées de fret restant à bord (FRAB).

Alors que nous continuons à travailler sur ces problèmes systémiques, nous explorons également toutes les options d'atténuation et de contingence possibles afin de réduire la pression sur le système.

## **Jennifer Lutfallah**

Vice President, Commercial and Trade Branch  
Canada Border Services Agency / Government of Canada  
[Jennifer.Lutfallah@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:Jennifer.Lutfallah@cbsa-asfc.gc.ca)

Vice-présidente, Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux  
Agence des services frontaliers du Canada / Gouvernement du Canada  
[Jennifer.Lutfallah@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:Jennifer.Lutfallah@cbsa-asfc.gc.ca)



Canada Border  
Services Agency    Agence des services  
frontaliers du Canada