



Ottawa, le 5 février 2014

Mémoire D3-5-2

Transport du fret maritime – Importations

En résumé

Ce mémoire remplace le Mémoire D3-5-2 du mois d'août 2008. Il a été révisé pour indiquer les modifications suivantes :

- a) Les noms de l'Agence, de la division et de la direction ont été changés pour les appellations qui sont en vigueur.
- b) Le paragraphe 46 a été mis à jour pour indiquer une nouvelle personne-ressource et une nouvelle adresse.
- c) Le paragraphe 72 a été mis à jour avec la nouvelle adresse postale pour l'Unité des enregistrements commerciaux et refléter un changement de politique.
- d) Le paragraphe 81 a été mis à jour afin de refléter la responsabilité assignée à un transporteur d'aviser un destinataire de l'arrivée du fret.
- e) Le paragraphe 98 a été mis à jour afin d'indiquer le site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le Service de l'information sur la frontière (SIF).
- f) L'annexe B a été retiré. Les exigences relatives aux données de l'IPEC sont disponibles dans le DECCE IPEC-Maritime.

Lignes directrices et renseignements généraux

1. Il incombe à l'unité de Gestion des programmes des importations de formuler les politiques et les procédures nationales relatives à la déclaration du fret commercial à l'ASFC.

Premier port d'arrivée

- 2. Le premier port d'arrivée (PPA) est le premier port canadien où le navire fait escale pour l'une de ces activités : activités de l'équipage, activités de fret, soutage ou inspections voie maritime.
- 3. L'ASFC a désigné deux PPA pour le mouvement des navires vers et hors des Grands Lacs, que le navire y fasse escale ou non : Montréal et Port Colborne.
- 4. Pour les navires arrivant d'outre-mer et qui voyagent au Canada ou en transit vers l'amont, Montréal sera le PPA, à moins que le navire fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à s'arrêter pour une vérification, au besoin.
- 5. Pour les navires transportant des marchandises chargées aux États-Unis et qui quittent les Grands Lacs en passant par le canal Welland, Port Colborne sera le PPA, à moins que le navire ne fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à s'arrêter pour une vérification, au besoin.
- 6. Le PPA doit toujours être communiqué dans les déclarations du moyen de transport. Pour plus d'informations sur la déclaration du moyen de transport, veuillez consulter le [Mémoire D3-5-1, Navires commerciaux en service international](#).

Arrêts d'urgence

7. Les arrêts d'urgence se définissent comme des arrêts effectués pour des raisons médicales ou météorologiques, des problèmes mécaniques ou des menaces à la sécurité.
8. Si ces arrêts durent plus de huit heures, les transporteurs sont tenus d'en aviser par téléphone le Centre national d'évaluation du risque, au 613-948-3939 pour les partenaires étrangers et au **1-800-523-5072** pour ceux de l'Amérique du Nord. Les données sur le fret et le moyen de transport doivent être mises à jour électroniquement dès qu'ils sont connus pour refléter le nouveau PPA et l'heure et la date d'arrivée prévue.

Transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Fret

9. L'ASFC exige en vertu du programme de l'IPEC que tous les transporteurs maritimes transmettent électroniquement les déclarations sur le fret et les déclarations supplémentaires sur le fret au PPA par l'entremise du système d'échange des données informatisées (EDI) et ce, dans les délais requis par l'IPEC. Cette exigence s'applique à tous les navires transportant des marchandises commerciales chargées dans un pays autre que le Canada et qui arrivent dans un port canadien. Cette exigence s'applique à toutes les expéditions à l'importation, en transit et le fret restant à bord (FRAB). Les exemptions à l'IPEC sont énumérées au paragraphe 65 de ce mémorandum. Pour ce qui est des exigences en matière de déclaration et de l'IPEC concernant le moyen de transport, veuillez consulter le [Mémorandum D3-5-1, Navires commerciaux en service international](#). Pour plus d'informations sur les éléments de données de l'IPEC pour le fret, veuillez consulter le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), annexe 2, partie 1.

Note : Les procédures pour devenir un client de l'EDI sont expliquées sur la page Web de l'unité du Commerce électronique et le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#). Pour plus d'information sur le formulaire de demande d'inscription au système de déclaration du fret par EDI, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

Exigences en matière de déclaration de fret (OS 83)

10. La déclaration de fret maritime (OS 83) doit être transmise à l'ASFC par le transporteur responsable du mouvement du fret ou par un prestataire de services autorisé par ce transporteur à faire la transmission en son nom, dans les délais décrits aux paragraphes 17 à 20 du présent mémorandum. Une déclaration de fret maritime est obligatoire lorsqu'il s'agit d'une expédition importée, en transit ou FRAB non visée par une exemption. La liste complète des données qu'un transporteur maritime doit fournir est disponible dans le [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique \(DECCE\) IPEC – Maritime](#).

Exigences en matière de déclaration supplémentaire de fret (OS687)

11. Le transporteur maritime doit s'assurer que le transitaire soumettra la déclaration supplémentaire de fret, et ce, dans les délais prescrits. Si le transitaire transmet la déclaration supplémentaire de fret à l'ASFC, le transporteur doit fournir au transitaire le numéro de contrôle du fret (NCF) de la déclaration de fret.

12. Le NCF du transporteur maritime doit figurer sur toutes les déclarations supplémentaires de fret afin de permettre de faire le lien entre la déclaration supplémentaire de fret et la déclaration de fret correspondante. Le transporteur maritime doit indiquer dans la déclaration de fret qu'une déclaration supplémentaire de fret est requise.

13. Le transitaire ou le transporteur qui transmet électroniquement les déclarations, doit inclure le NCF de la déclaration de fret en tant que renvoi à la déclaration supplémentaire de fret.

14. La date et l'heure de chargement prévu (DHCP) doivent être indiquées sur toutes les déclarations supplémentaires de fret avec l'heure normale de l'Est (HNE).

15. Lorsque le transporteur découvre que les conditions énoncées au paragraphe 11 de ce mémorandum ne sont pas rencontrées, il doit obtenir les détails de l'expédition, tel que le nom de l'expéditeur réel, le destinataire final, la description complète des marchandises, etc., auprès du transitaire. Pour en savoir plus sur les procédures relatives à cette exigence et pour obtenir la liste complète des données obligatoires pour la déclaration supplémentaire de fret, veuillez consulter le DECCE IPEC – Maritime.

16. La déclaration supplémentaire de fret (OS687) est obligatoire pour le fret d'importation, en transit et le FRAB non chargé aux États-Unis. Les exigences en matière de déclaration supplémentaire de fret pour le FRAB chargé aux États-Unis et le FRAB en destination des États-Unis seront introduites dans une phase ultérieure de l'IPEC.

Délais de transmission de l'IPEC

17. Les délais de transmission des déclarations de fret et des déclarations supplémentaires de fret dépendent du type de fret transporté.

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

18. L'IPEC pour le fret en conteneur et les marchandises diverses non exemptées doit être transmise au moins 24 heures avant leur chargement dans le port étranger.

19. L'IPEC pour le fret en vrac et les marchandises diverses exemptées doit être transmise au moins 24 heures avant leur arrivée au premier port canadien. Si la durée du voyage est de moins de 24 heures, l'IPEC doit être soumise au moment du départ du port étranger.

Fret chargé aux États-Unis et Puerto Rico

20. Les déclarations de fret pour toutes les marchandises, de quelque sorte que ce soit, doivent être transmises électroniquement au moins 24 heures avant l'arrivée du navire au premier port canadien. Si la durée du voyage vers le Canada est inférieure à 24 heures, les données sur le fret doivent être transmises au moment où le navire quitte les États-Unis.

Conteneurs vides

21. L'IPEC pour les conteneurs vides chargés dans un pays autre que les États-Unis et Puerto Rico doit être transmise électroniquement avec la déclaration des conteneurs vides, 96 heures avant l'arrivée au premier port canadien.

22. Si la durée du voyage vers le Canada est inférieure à 96 heures, la déclaration doit être transmise électroniquement au moment du départ du port étranger.

23. L'IPEC pour les conteneurs vides chargés aux États-Unis doit être transmise électroniquement avec la déclaration des conteneurs vides au moins quatre heures avant l'arrivée du navire au premier port canadien.

24. Si la durée du voyage est inférieure à quatre heures, la déclaration des conteneurs vides doit être transmise électroniquement au moment du départ.

Fret en transit

25. Les déclarations pour le fret en transit doivent être transmises dans les délais prévus aux paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. La zone relative au type de manifeste maritime de la déclaration de fret électronique aura le code 23 afin d'indiquer que l'expédition est en transit au Canada. Pour en savoir plus sur les exigences de la déclaration de fret en transit, veuillez consulter le DECCE IPEC – Maritime.

Fret restant à bord (FRAB)

26. Toutes les marchandises chargées dans un pays autre que les États-Unis et qui sont des marchandises FRAB en transit au Canada à destination d'un troisième pays (y compris les États-Unis), doivent respecter les exigences relatives à la communication des données tel que décrit aux paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. La zone relative au type de manifeste maritime de la déclaration de fret électronique aura le code 26 afin d'indiquer qu'il s'agit d'une expédition FRAB. Pour en savoir plus sur les exigences relatives à la transmission des données pour le FRAB, veuillez consulter le DECCE IPEC – Maritime.

Processus de transmission de l'IPEC

27. Si une déclaration de fret doit être transmise avant le chargement, la DHCP doit être indiquée sur la déclaration de fret. L'heure de transmission doit être au moins 24 heures avant le DHCP.

28. L'ASFC a jusqu'à la DHCP pour examiner les déclarations de fret et les déclarations supplémentaires de fret. Si le transporteur ou le transitaire ne reçoit pas le message « Ne pas charger », les marchandises peuvent être chargées à la DHCP ou après celles-ci.

29. Si un message « Ne pas charger » est transmis, les marchandises ne sont pas autorisées à être chargées à bord du navire. Le transporteur doit transmettre de nouveau la déclaration de fret ainsi que les informations requises et ne peut charger le fret avant d'avoir reçu un message électronique de l'ASFC indiquant que le message « Ne pas charger » a été annulé par l'Agence.

30. L'ASFC peut émettre un message « Retenir » à tout moment lors du voyage d'un navire vers le Canada. Ce message signifie que le fret ne peut quitter le quai à l'arrivée du navire au Canada tant que l'ASFC n'aura pas envoyé le message électronique indiquant que l'avis « Retenir » a été annulé par l'Agence.

31. Tant que la déclaration de fret n'a pas été acquittée, l'information requise par l'ASFC dans le message « Retenir » doit être transmise électroniquement. L'ASFC n'accepte pas les télécopies des courtiers en douanes, des transporteurs, des transitaires ou de leurs mandataires.

32. Si un message « Retenir » a été émis pour du fret qui a été acquitté, ce message remplace et annule la mainlevée et le fret ne peut quitter le quai tant que l'ASFC n'a pas levé le message « Retenir ». Étant donné que le fret a été acquitté, le système de l'ASFC n'acceptera pas les modifications électroniquement et l'information requise pourra être soumise par télécopieur au bureau local de l'ASFC.

33. Les transporteurs peuvent décharger le fret avant l'heure d'arrivée prévue (HAP), seulement si le dédouanement du navire a eu lieu (voir [Mémorandum D3-5-1, Navires commerciaux en service international](#)) et pourvu que le déchargement soit effectué dans le délai ne dépassant pas huit heures de l'HAP. Le fret doit demeurer au quai jusqu'à l'HAP aux fins d'une possible vérification, un message « Retenir » pouvant être émis avant l'HAP.

34. Il incombe au transporteur de vérifier si son système affiche un message « Retenir ». Le transporteur ne doit pas appeler le bureau local de l'ASFC pour savoir si un tel message a été émis.

35. Dans des circonstances extrêmes, un message « Ne pas décharger » peut être émis. Dans un tel cas, le fret ne peut être déchargé du navire tant que l'ASFC n'a pas levé le message « Ne pas décharger ».

Activités de consortium et de cochargement

36. Lorsqu'un navire transporte du fret pour plus d'un transporteur maritime sous un régime de consortium ou de cochargement, la déclaration du moyen de transport et les déclarations de fret doivent être transmises de la façon suivante :

a) Le transporteur ou le mandataire du propriétaire du navire (transporteur principal) doit présenter une déclaration du moyen de transport de l'IPEC. Le code du transporteur dans le NCF doit être suivi d'un « C » afin d'indiquer qu'il s'agit d'un régime de consortium. Les codes de transporteur des autres mandataires responsables de la transmission des déclarations de fret doivent être inscrits dans le champ approprié des éléments de données.

b) Le transporteur principal établit le numéro de référence du moyen de transport (NRMT). Le NRMT crée le lien entre toutes les déclarations de fret et le navire sur lequel le fret arrivera. Par conséquent, le NRMT doit être déclaré sur toutes les déclarations de fret pour chacun des membres du consortium. Le transporteur principal doit assigner et communiquer le NRMT, à tous ses partenaires, bien avant que la première cargaison soit chargée à bord du navire. Ceci permettra à tous les transporteurs faisant partie du consortium de transmettre les déclarations de fret, 24 heures avant le chargement.

Importateur non-résident

37. Pour les expéditions livrées au Canada dont le destinataire final est un non-résident, le nom et l'adresse à l'étranger du destinataire final seront acceptés dans les zones relatives au nom et à l'adresse du destinataire de la déclaration de fret électronique.

38. Le partenaire canadien auquel le fret est livré doit être inscrit dans les zones relatives au nom et à l'adresse du parti. Le nom et l'adresse du parti qui reçoit la livraison peut être un entrepôt, une gare de triage, etc., si le contrat de transport du transporteur y prend fin.

Compagnie de déménagement et effets personnels

39. Lorsque des effets personnels sont importés au Canada, le destinataire final est exigé. Le nom de la compagnie de déménagement peut être indiqué dans la zone du parti à notifier.

Messages de rejet

40. Si une déclaration de fret, une déclaration des conteneurs vides ou une déclaration supplémentaire de fret est rejetée par l'ASFC, un message de rejet sera transmis électroniquement au client.

41. Il incombe au client de retourner électroniquement une déclaration de fret modifiée afin de corriger l'erreur signalée dans le message de rejet.

42. La déclaration rejetée sera considéré par l'ASFC comme une non-transmission de la déclaration de fret jusqu'à ce que les erreurs signalées aient été corrigées et que la déclaration ait le statut accepté par le système de l'ASFC.

43. Les demandes de renseignements sur les messages de rejet doivent être adressées à :

Unité du commerce électronique
 Agence des services frontaliers du Canada
 250, chemin Tremblay, 6^e étage
 Ottawa ON K1A 0L8

Téléphone :

Canada et États-Unis : **1-888-957-7224**

Appels outre-mer entre 8 h et 17 h (H.N.E.) : 1-613-946-0762

Appels outre-mer entre 17 h et 8 h (H.N.E.) : 1-613-946-0763

Marchandises diverses exemptées

44. Les marchandises diverses autorisées représentent le fret qui n'est ni en conteneur ou en vrac, mais qui est autrement emballé ou regroupé.

45. Les clients peuvent demander une exemption pour leurs marchandises diverses à la règle des 24 heures du programme de l'IPEC.

46. Les demandes pour une telle exemption doivent être acheminées au :

Gestionnaire
 Agence des services frontaliers du Canada
 Direction générale des programmes
 Programme avant l'arrivée à la frontière
 Politique de l'information préalable sur
 les expéditions commerciales
ACI.IPEC@cbsa-asfc.gc.ca

47. Les renseignements à fournir dans la demande d'exemption comprennent :

- a) le nom et l'adresse du transporteur maritime et son code de transporteur;
- b) la source et la liste de la marchandise;
- c) les ports de départ du navire;
- d) la liste de tous les ports d'escale du navire;
- e) le type d'emballage ou d'empaquetage des marchandises expédiées;
- f) le nombre de navires utilisés pour le transport des marchandises diverses;
- g) le nom des navires;

- h) les numéros de l'Organisation maritime internationale (OMI); et
- i) le nom et l'adresse des expéditeurs et des importateurs ainsi que le numéro d'entreprise en précisant lesquels sont membres de Partenaires en protection (PEP).

48. Les transporteurs qui ont une exemption pour leurs marchandises diverses aux États-Unis doivent soumettre une copie de leur exemption avec leur demande.

Remorqueurs et barges

49. Les exigences de l'IPEC peuvent s'appliquer pour les remorqueurs et les barges conformément aux exigences et aux procédures du programme de l'IPEC et dans les délais prévus aux paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. Veuillez prendre note que le NRMT doit être inscrit dans les zones pertinentes de toutes les transmissions relatives aux remorqueurs, aux barges et de fret pour les scénarios suivants.

50. Remorqueur halant une ou plusieurs barges transportant du fret – les déclarations de fret avec le NRMT correspondant doivent être transmises électroniquement pour le fret transporté par chaque barge.

51. Remorqueur halant une ou plusieurs barges ne transportant pas de fret – si les barges tirées par le remorqueur ne transportent aucun fret, il n'est pas nécessaire de transmettre de déclarations de fret.

52. Remorqueur halant des barges chargées et vides – les déclarations de fret doivent être transmises pour le fret sur chaque barge en faisant référence au NRMT correspondant. Les déclarations de fret ne sont pas requises pour les barges ne transportant pas de fret.

53. Barges autopropulsées – une déclaration de fret doit être transmise pour les marchandises sur chaque barge en faisant référence au NRMT correspondant.

54. Remorqueur transportant des marchandises qui ne sont pas sur une barge – la déclaration de fret doit être transmise en faisant référence au NRMT.

55. Remorqueur lesté ne halant pas de barge – la déclaration de fret de l'IPEC n'est pas applicable.

Traversiers

56. Les navires, les péniches, les chalands et les bâtiments semblables, automoteurs ou remorques, employés exclusivement ou principalement pour le transport de véhicules et de passagers dans les eaux internationales doivent être classés en tant que traversiers.

57. Les traversiers sont considérés comme une extension du mode routier et ne sont pas tenus de présenter une déclaration maritime de l'IPEC. Pour déclarer du fret ou des marchandises transportées par mode routier, veuillez consulter le [Mémorandum D3-4-2, Transport du fret routier – Importations](#).

58. Les passagers qui montent à bord d'un traversier ou en descendent et les marchandises qui y sont chargées ou qui en sont déchargées, sont assujettis aux exigences en matière de déclaration. Pour plus d'informations sur ces exigences, veuillez consulter la [série de Mémoires D2](#), Voyage international.

59. Le fret dont la manutention est assurée exclusivement par la société de traversiers doit être déclaré sur un formulaire A8A-B sur lequel le nom de la société de traversiers figure à titre de transporteur. Il n'est pas nécessaire de mentionner les marchandises sur le formulaire A6 qui doit être remis à l'ASFC pour déclarer le moyen de transport (traversier). Ce mouvement est assujetti à la même procédure que toutes autres opérations commerciales. Si la société de traversiers n'a pas de code de transporteur maritime, elle doit utiliser le code 9ITN.

60. Les wagons ferroviaires assurant un service international peuvent être déclarés à l'arrivée sur un formulaire A1 au lieu du formulaire A6, lorsque les marchandises transportées dans chaque wagon sont déclarées sur des documents de contrôle du fret distincts. Pour en savoir plus sur la déclaration ferroviaire, veuillez consulter les mémoires [D3-6-6, Transport du fret ferroviaire – Importations](#) et [D3-6-7, Transport du fret ferroviaire – En transit](#).

Modifications aux déclarations de fret, aux déclarations supplémentaires de fret et aux déclarations pour les conteneurs vides

61. L'information supplémentaire exigée par l'ASFC pour des raisons de gestion de risque pendant qu'un conteneur est en statut « Ne pas charger » ou en statut « Retenir » oblige le transporteur à effectuer des modifications/corrections. Le transporteur et/ou le transitaire est tenu de transmettre tout changement dès que l'expéditeur l'informe que les informations transmises à l'origine sont inexactes ou incomplètes (par ex. : le nombre de pièces diffère de celles indiquées sur la déclaration).

62. Avant le chargement, les corrections ou changements relanceront la période de 24 heures. L'ASFC aura donc 24 heures supplémentaire pour réviser les nouvelles informations. Après le départ, les corrections ou les changements apportés électroniquement aux déclarations de fret seront acceptés jusqu'au moment de la mainlevée ou de l'acquiescement. Après la mainlevée ou l'acquiescement, les corrections ou les changements doivent être présentés sur le formulaire A6A au bureau local de l'ASFC. Un dossier doit être maintenu par le client pour des raisons de post-vérification.

Exigences relatives à la déclaration pour l'escale à de multiples ports canadiens

63. Le transporteur maritime transmettra toutes les déclarations de fret électroniquement au PPA conformément aux délais de transmission de l'IPEC. Chacune des déclarations de fret indiquera le port de déchargement canadien approprié.

Détournements

64. Si, lorsque le navire est en mer, le transporteur découvre qu'une partie mais non la totalité des conteneurs figurant sur une déclaration de fret sont détournés vers un autre endroit à leur arrivée au Canada, le transporteur doit suivre les procédures suivantes afin de déclarer correctement le détournement à l'ASFC.

- a) Il faut signaler les changements apportés à la première déclaration de fret en soustrayant les conteneurs détournés et en modifiant le poids, le nombre d'unités et tout autre élément de données applicable; et
- b) Il faut transmettre une nouvelle déclaration de fret avec un nouveau NCF afin de déclarer les conteneurs qui ne correspondent plus au premier NCF. Une note doit être inscrite dans la section des remarques particulières indiquant le premier NCF et mentionnant que l'expédition est un détournement.

Déclaration sur papier pour le fret exempté du programme de l'IPEC

65. Les marchandises suivantes sont exemptées des exigences de l'IPEC :

- a) Le fret militaire canadien ou étranger à bord d'un navire militaire affrété ou privé;
- b) Le fret du gouvernement à bord d'un navire du gouvernement affrété ou privé;
- c) Le poisson déclaré sur un navire de pêche;
- d) Les marchandises canadiennes non déchargées au port étranger; et
- e) Le fret commercial transporté par traversier.

66. Toutes ces marchandises, à l'exception du poisson déclaré sur un navire de pêche, doivent être quand même déclarées au moyen d'un formulaire A6A.

67. Le fret à décharger au Canada doit être déclaré, à l'arrivée du navire, au bureau local de l'ASFC au moyen d'un formulaire A6A dûment rempli.

68. Lorsque des exemplaires des connaissements sont présentés, une liste de tous les numéros de connaissement ainsi que les marques et les numéros de tous les conteneurs à bord doit être jointe au formulaire de déclaration d'entrée.

69. Lorsqu'un connaissement couvre plus d'un chargement de conteneurs, le nombre de pièces dans chaque conteneur et le nombre total des pièces dans tous les conteneurs doivent être indiqués sur le connaissement.

70. En vertu d'arrangements locaux, des numéros n'ayant pas de double emploi assigné par des mandataires ou par des opérateurs de quai sont acceptés à titre de numéros de déclaration d'entrée de l'ASFC. Lorsqu'un transporteur possède un système informatisé qui numérote les documents relatifs au fret, les numéros attribués par le transporteur sont acceptés comme numéros de déclaration d'entrée de l'ASFC. Dans tous les autres cas, l'ASFC attribuera le numéro de la déclaration d'entrée à partir d'une série locale commençant au numéro un (1) le 1^{er} avril de chaque année.

71. Le numéro de contrôle du fret attribué à une expédition doit inclure les éléments suivants : le code du transporteur, le numéro de la déclaration d'entrée, un trait d'union et le numéro de connaissance, par ex. 9386 1234-L12. Pour le fret en vrac qui n'est pas accompagné d'un connaissance, le numéro complet de contrôle du fret sera composé du code du transporteur suivi du numéro de la déclaration d'entrée, par exemple 9386 1234.

Transport par voie terrestre

72. Les transporteurs maritimes qui veulent acheminer le fret sous douane à partir d'un port maritime canadien par voie terrestre vers une destination à l'intérieur du Canada, pour permettre un dédouanement ou une exportation sans que le transporteur ferroviaire ou routier ait à établir de nouveaux manifestes, doivent demander l'autorisation d'utiliser la procédure de transport par voie terrestre. À cette fin, ils doivent faire parvenir deux exemplaires du formulaire E370, *Demande relative aux transactions de transporteur dans le mode aérien ou ferroviaire avec l'Agence des services frontaliers du Canada*, ainsi qu'une garantie de 25 000 \$ à l'adresse suivante :

Unité d'enregistrement commercial
Services frontaliers du Canada (ASFC)
191, avenue Laurier Ouest, 12^e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Note : La demande doit être remplie conformément aux indications fournies au [Mémorandum D3-1-1](#).

73. La demande doit inclure une liste des ports de déchargement et des bureaux intérieurs de l'ASFC où le fret devra être acheminé. Dans le cas des expéditions devant être dédouanées au Canada, seuls les bureaux intérieurs de l'ASFC où le transporteur est représenté par un agent maritime assurant la distribution des notifications et du fret peuvent figurer sur la liste des bureaux intérieurs de l'ASFC. Les entrepôts d'attente doivent être approuvés aux fins de réception du fret maritime décrit dans la procédure relative au transport par voie terrestre.

74. Le transport par voie terrestre s'applique à tout le fret devant être dédouanées au Canada. Dans le cas de marchandises devant être exportées aux États-Unis, la procédure ne peut s'appliquer que si elles sont dans des conteneurs scellés intacts. Pour plus d'information sur le fret pour exportation, veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

75. Toutes les déclarations de fret doivent être groupées selon les points de destination approuvés, y compris les déclarations pour les marchandises qui doivent être dédouanées ou faire l'objet de nouveaux manifestes au port maritime de déchargement.

76. En acheminant le fret vers la destination intérieure, le transporteur ou l'agent maritime doit indiquer sur le connaissance remis au transporteur d'acheminement : « Le présent fret est sous douane et est transporté en vertu du formulaire A6 numéro... **Ne pas établir de manifeste** ». Ainsi, le transporteur d'acheminement est avisé que, même si le fret est transporté à titre d'expédition nationale, la marchandise doit être livrée à l'entrepôt d'attente du point de destination et retenue jusqu'à ce que la mainlevée soit accordée par l'ASFC.

77. Lorsque l'ASFC a accordé la mainlevée de l'expédition, l'exemplaire de l'autorisation de mainlevée est envoyé à l'exploitant d'entrepôt à titre d'autorisation de livrer l'expédition.

78. Les procédures relatives au détournement ne peuvent s'appliquer dans le cas d'une expédition déclarée en vertu de la procédure de transport par voie terrestre. Si, après l'arrivée au bureau de l'ASFC de destination indiqué sur le formulaire A6, une expédition doit être réacheminée, le transporteur ou l'agent maritime cautionné doit prendre des dispositions avec le transporteur expéditeur ferroviaire ou routier pour rédiger un nouveau document de contrôle du fret A6 visant l'acheminement du fret.

79. Si les procédures de réacheminement se font au port de déchargement ou à un endroit situé sur le chemin du port de destination, et à la suite du traitement de la déclaration d'entrée A6 par l'ASFC en ce qui a trait au transport de l'expédition, le transporteur expéditeur doit présenter un nouveau document de contrôle du fret A6 au port de déchargement.

80. Dans un tel cas, le transporteur ou l'agent maritime doit s'assurer que le transporteur expéditeur inscrit le nouveau document de contrôle du fret A6 dans la zone « Désignation et marques » pour indiquer que l'expédition a fait l'objet de la procédure de transport par voie terrestre et pour noter le bureau intérieur de l'ASFC de destination initiale. Le transporteur ou l'agent maritime doit présenter à l'ASFC, au port de déchargement, une photocopie de l'exemplaire de la gare du nouveau document de contrôle du fret A6 pour être validée par l'ASFC. Le bureau de l'ASFC pour le port de déchargement enverra la photocopie validée et dûment annotée au bureau de réception de l'ASFC désigné à l'origine. Cette photocopie validée sera utilisée par l'ASFC pour acquitter le formulaire A6.

81. Lorsque les marchandises doivent être dédouanées au Canada, le transporteur doit aviser chaque destinataire de l'arrivée de l'expédition au point de dédouanement en leur envoyant des exemplaires des connaissements et des notifications de la salle des comptoirs et de l'autorisation de mainlevée de l'ASFC. Le destinataire doit présenter ces exemplaires à l'ASFC avec le document d'acquiescement qui convient. Il revient au transporteur de s'assurer que les notifications présentées aux points de destination intérieure portent les mêmes numéros de contrôle du fret (numéro de code du transporteur, numéro de la déclaration d'entrée et numéro de connaissement) indiqués sur la déclaration initiale du fret présentée au port de déchargement au Canada.

82. L'ASFC soumettra la documentation pour le contrôle du fret maritime non acquittée au transporteur maritime responsable du transport par voie de terre.

Permis de cabotage

83. Pour obtenir de l'information sur les permis de cabotage, prière de consulter le [Mémorandum D3-5-7, Importation temporaire de navires](#).

Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente

84. Le fret arrivant par transport maritime accompagné d'un document de contrôle du fret maritime doit être déclaré à un entrepôt d'attente de la catégorie AM ou AW au port de déchargement. Pour de plus amples informations sur les entrepôts d'attente, veuillez consulter le [Mémorandum D4-1-4, Entrepôts d'attente des douanes](#).

85. Le fret peut être transféré d'un entrepôt d'attente de la catégorie AM ou AW à un autre entrepôt d'attente si celui-ci relève du même bureau de l'ASFC après qu'un nouveau manifeste, papier creux ou connaissement maritime selon la procédure de transport par voie terrestre, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret. La partie qui effectue le transfert d'un entrepôt à l'autre doit être cautionnée, ou d'autres garanties de sécurité peuvent être imposées.

86. Les expéditions simples ou groupées peuvent être transférées à un entrepôt d'attente du transitaire (ou de son mandataire) aux fins de dédouanement, de rupture de charge ou d'acheminement après présentation des papiers creux, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret. Afin de pouvoir transporter des marchandises non acquittées, le transitaire doit être cautionné. Pour en savoir plus à ce sujet, veuillez consulter le [Mémorandum D3-3-1, Transport du fret expédié et groupé – Importations](#).

87. Le fret intact arrivant par transport ferroviaire ou routier pour être exporté sous douane au moyen d'un document de contrôle du fret maritime peut être livré directement au bureau désigné. Pour en savoir plus, veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

88. Les expéditions déclarées en vertu de la procédure de transport de fret maritime par voie terrestre peuvent être livrées à un autre entrepôt d'attente, à condition que :

- a) l'entrepôt d'attente ait été approuvé comme point de mainlevée en vertu de l'autorisation de transport par voie terrestre du transporteur maritime;
- b) l'entrepôt d'attente soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret.

89. Les expéditions groupées qui sont consignées à un transitaire cautionné peuvent être transférées d'un point de mainlevée désigné pour le transport par voie terrestre à l'entrepôt d'attente du transitaire (ou de son mandataire) après que les papiers creux ont été présentés, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret.

Marchandises canadiennes de retour

90. Les marchandises chargées au Canada qui ne sont pas déchargées dans un port étranger et qui retournent au Canada à bord du même navire pour y être déchargées ne doivent pas être déclarées conformément aux exigences relatives à la déclaration du programme de l'IPEC et aux procédures définies dans ce mémorandum.

91. Les marchandises canadiennes de retour doivent être déclarées au moyen d'un formulaire A6A et une note indiquant qu'il s'agit de marchandises canadiennes de retour doit être inscrite dans la zone 10 du formulaire A6A.

92. Si le navire transporte uniquement des marchandises canadiennes retournées, veuillez suivre les procédures définies dans le [Mémorandum D3-5-1, Navires commerciaux en service international](#).

93. Si, en plus de marchandises canadiennes retournées, le navire transporte des marchandises chargées à l'étranger, le transporteur doit transmettre des déclarations de fret du programme de l'IPEC pour les marchandises étrangères uniquement.

94. Si applicable, le NRMT de l'IPEC doit figurer sur le formulaire A6A pour les marchandises canadiennes de retour.

Renseignements sur les pénalités

95. Pour de plus amples renseignements sur les pénalités administratives, veuillez consulter le [Mémorandum D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#) (RSAP).

96. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges des programmes ou l'imposition de pénalités par d'autres ministères, peuvent également s'appliquer.

97. Dans certaines situations, le défaut de se conformer aux exigences de l'ASFC définies dans la [Loi sur les douanes](#) peut entraîner la saisie ou la confiscation des marchandises ou du moyen de transport et, dans les cas les plus graves, des accusations pourraient être portées au criminel.

Renseignements supplémentaires

98. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC répond aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris d'Industrie Canada. Vous pouvez utiliser gratuitement la ligne SIF dans l'ensemble du Canada en composant le **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez utiliser la ligne SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais interurbains s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures d'ouverture habituelles, du lundi au vendredi (sauf durant les congés) de 8 h à 16 h, heure locale. Vous trouverez d'autres renseignements sur le SIF en consultant le [site Web de l'ASFC](#) au www.asfc.gc.ca.

Annexe

Spécifications concernant le document de contrôle du fret papier (A6A)

1. Les documents de contrôle du fret imprimés par le secteur privé doivent être conformes aux instructions relatives au format, qui figurent ci-dessous. Aucun écart par rapport au format établi, dont les exemples figurent dans cette annexe, ne sera autorisé. Toutefois, des écarts mineurs seront tolérés en ce qui concerne les spécifications relatives aux zones à condition que le traitement du document par l'ASFC n'en soit pas ralenti.
2. Il n'est pas nécessaire que le Ministère approuve l'impression des documents de contrôle du fret par le secteur privé. Toutefois, l'ASFC rejettera, aux fins de déclaration, un document de contrôle du fret qui a été imprimé par le secteur privé d'une manière qui empêche son traitement rapide. Dans de tels cas, le transporteur devra faire imprimer de nouveau le document de contrôle du fret afin qu'il réponde aux exigences de l'ASFC.
3. L'ASFC examine continuellement les formulaires et les procédures en vigueur afin de les améliorer. Par conséquent, nous recommandons aux transporteurs de limiter la quantité de documents de contrôle du fret imprimés à un nombre suffisant pour douze mois tout au plus. Ils éviteront ainsi d'avoir une provision excédentaire advenant la modification du formulaire.
4. L'ASFC aidera les transporteurs à s'assurer que les documents de contrôle du fret imprimés par le secteur privé satisfont à ses exigences.
5. Les marchandises devront être déclarées à l'ASFC sur un des formulaires suivants :
 - a) une notification qui est conforme à la disposition du Conseil économique européen (CEE) (format de connaissance ICS) et indiquant le code du transporteur, le numéro de contrôle du fret et les zones Déclaration/Numéro d'acquittement sur les coins en haut et en bas du document comme dans l'échantillon 1;
 - b) une notification qui est conforme à l'échantillon 2;
 - c) un formulaire A6A, Cargaison/Manifeste de la cargaison, échantillon 3.
6. Lorsque la notification est employée comme document à l'appui de la déclaration d'entrée, formulaire A6 – *Déclaration générale*, le jeu des documents devra contenir cinq exemplaires de l'ASFC dans l'ordre suivant :
 1. Exemplaire de la gare
 2. Exemplaire de la gare
 3. Exemplaire de la gare
 4. Exemplaire de la salle des comptoirs
 5. Exemplaire de l'autorisation douanière de livraison
7. Lorsque la notification est employée aux fins de distribution à l'importateur ou au courtier aux fins de présentation à l'ASFC pour la mainlevée seulement, le jeu des documents devra inclure deux exemplaires de l'ASFC : l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire de l'autorisation douanière de livraison.
8. Tous les exemplaires du document de contrôle du fret présentés à l'ASFC doivent être de couleur blanche.
9. Les désignations des exemplaires énumérés doivent être imprimées dans le coin inférieur gauche des exemplaires de l'ASFC :
 1. Exemplaire de la gare
 2. Exemplaire de la gare
 3. Exemplaire de la gare
 4. À remettre à l'ASFC par le destinataire : Exemplaire de la salle des comptoirs
 5. À remettre à l'ASFC par le destinataire : Exemplaire de l'autorisation douanière de livraison
10. Le libellé ci-dessous, auquel l'agent des services frontaliers effectuant la mainlevée ajoutera sa signature, doit être imprimé sur le recto de l'exemplaire d'autorisation douanière de livraison, dans le coin inférieur droit :

L'expédition décrite dans la présente est maintenant remise à l'exploitant d'entrepôt.

Agent des services frontaliers

11. Les zones libres indiquées sur l'échantillon ci-joint sont destinées à l'usage exclusif du transporteur, pour lui permettre d'y consigner les taux, les frais, etc.
12. Il faut prendre des dispositions pour les zones du numéro du conteneur et du navire (expédié par).
13. La grandeur du document de contrôle du fret diffère selon le format employé. Le format de connaissance (ICS) doit mesurer entre 17 et 19,5 cm de largeur et pas plus de 28 cm de longueur. La largeur ne tient pas compte de l'espace maximal de 2,5 cm accordé pour les marges détachables et le papier continu à perforations. Le format de la notification qui est conforme à l'échantillon 2 doit mesurer entre 17 et 19,5 cm de largeur et entre 14 et 28 cm de longueur. La largeur ne tient pas compte de l'espace maximal de 2,5 cm accordé pour les marges détachables et le papier continu à perforations.
14. Les grandeurs des zones pour les renseignements additionnels devant être indiqués sur le format de connaissance (ICS) sont les suivantes :

Identificateur de Zone/LargeurHauteur

Numéro de l'acquittement

- 36/10 Norme
- 30/10 Minimum
- 6/6 Norme

Code du transporteur

- 8/10 Norme
- 4/6 Norme
- 3/6 Minimum

Numéro de contrôle du fret

- 28/10 Standard
- 22/10 Minimum
- 4/6 Norme
- 3/6 Minimum

Désignation de l'exemple à la largeur du document

- 4/6 Norme
- 3/6 Minimum

15. Les grandeurs des zones pour le format de connaissance qui est conforme à l'échantillon 2 sont les suivantes :

Identificateur de Zone/Largeur/Hauteur

Symbole de la société, nom et adresse

- 53/10 Norme
- 43/10 Minimum
- 6/6 Norme
- 4/6 Minimum

Numéro de l'acquittement

- 30/10 Norme
- 6/6 Norme
- 4/6 Minimum

Manifeste de

- 25/10 Norme
- 20/10 Minimum
- 2/6 Norme
- à 25/10 Norme
- 20/10 Minimum
- 2/6 Norme

Nom et adresse du destinataire

51/10 Norme
41/10 Minimum
4/6 Norme

Identificateur de Zone/Largeur/Hauteur

Code du transporteur

8/10 Norme
4/6 Norme

Numéro de contrôle du fret

22/10 Norme
4/6 Norme

Nom et adresse de l'expéditeur

51/10 Norme
41/10 Minimum
4/6 Norme

Bureau de chargement étranger

30/10 Norme
2/6 Norme

Emplacement des marchandises

30/10 Norme
2/6 Norme

Nombre de colis

7/10 Norme
5/10 Minimum
9/6 Norme

Désignation et marques

33/10 Norme
9/6 Norme

Poids

9/10 Norme
6/10 Minimum
9/6 Norme

Désignation de l'exemple

81/10 Norme
71/10 Minimum
4/6 Norme
3/6 Minimum

Références	
Bureau de diffusion	Gestions des programmes des importations Division des programmes frontaliers du secteur commercial Direction générale des programmes
Dossier de l'administration centrale	7725-0
Références légales	<i>Loi sur les douanes</i> <i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i>
Autres références	D1-2-1 , D1-7-1 , D3-1-1 , D3-1-8 , D3-5-1 , D3-5-7 , D4-1-4 , D17-1-5 , D22-1-1
Ceci annule le mémorandum D	D3-5-2 daté le 13 août 2008