



## Mémoire D3-4-2

Ottawa, le 10 décembre 2015

### Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier

#### En résumé

Le présent mémoire a été révisé afin d'inclure les modifications suivantes :

- a) inclure les exigences d'un transporteur relatives à l'embauche d'un transporteur secondaire sous contrat d'exclusivité;
- b) mettre à jour les délais pour soumettre les données sur le fret à l'ASFC.

Le présent mémoire énonce et explique les exigences et les procédures particulières de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant la déclaration et le contrôle du fret apporté au Canada par des transporteurs routiers.

Ce mémoire n'énonce pas les politiques et procédures relatives à la déclaration des marchandises transportées dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), ni les exigences et les processus relatifs à la déclaration de marchandises groupées pour les agents d'expédition, ni les exigences relatives aux marchandises commerciales ou personnelles transportées par une personne qui ne remplit pas les critères lui permettant d'être désignée en tant que transporteur; ni celles relatives aux marchandises exportées du Canada, ni les exigences des autres ministères relatives à l'importation commerciale/au mouvement en-transit des marchandises réglementées. Pour obtenir de l'information sur les exigences générales de l'ASFC et les politiques administratives ayant trait à tous les modes, veuillez vous reporter au [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#). Pour en savoir davantage sur les lignes directrices et les procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), veuillez consulter le [Mémoire D3-1-7, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#). Pour de l'information sur les exigences de déclaration et de transport des marchandises exportées du Canada, veuillez consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#). Pour plus de renseignements sur la mainlevée des marchandises commerciales, veuillez consulter le [Mémoire D17-1-4, Mainlevée des marchandises commerciales](#). Pour de l'information sur les exigences des autres ministères, veuillez consulter les [mémoires de la série D](#).

### Lignes directrices et renseignements généraux

#### Définitions

1. Les définitions suivantes s'appliquent au présent mémoire :

**AM - Autre ministère** – Ministères ou organismes fédéraux comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (MAECD), etc.

**Bureau de déclaration** – Le bureau où le fret routier arrive physiquement au Canada au PPA. Le transporteur peut utiliser tout bureau de déclaration automatisé. Le point d'arrivée de tout fret à bord d'un moyen de transport doit correspondre au bureau de déclaration.

**Cautionnement pour un seul voyage** – Cautionnement ne pouvant être utilisé qu'une seule fois par un transporteur pour permettre à un transporteur non cautionné de poursuivre l'acheminement de marchandises commerciales n'ayant pas fait l'objet d'une mainlevée à un entrepôt intérieur.

**Client** – Toute personne qui

- a) envoie un ensemble de données à l'ASFC, ou
- b) reçoit des avis de l'ASFC.

**Code du transporteur** – Comme stipulé dans la [Loi sur les douanes](#), le code de transporteur est l'identificateur unique délivré par le ministre soit en application du paragraphe 12.1(4), soit avant l'entrée en vigueur de ce paragraphe.

**DECCE** – Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique

**Destinataire** – La définition de destinataire doit être comprise comme suit selon le contexte applicable :

- a) Définition de destinataire devant être utilisée par les transporteurs lorsqu'ils transmettent des données relatives au manifeste électronique/de l'IPEC par voie électronique: le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. : connaissance, lettre de transport aérien ou tout autre document d'expédition).
- b) Définition de destinataire utilisée en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition groupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. : connaissance, lettre de transport aérien ou autre document d'expédition).
- c) Définition de destinataire utilisée en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition dégroupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de vente commerciale (p. ex. : facture commerciale, acte de vente ou autre contrat de vente).

**Nota** : L'agent d'expédition ne dispose que des renseignements qu'il a en main au moment de la transmission. Le destinataire peut changer plus d'une fois durant le transport au Canada. L'agent d'expédition met à jour les données transmises au fur et à mesure qu'il reçoit les renseignements mis à jour.

Exemple : Pour des raisons administratives ou légales, des marchandises sont destinées à une banque (étrangère ou canadienne) ou « à l'ordre » d'une banque. Dans ce cas, le champ « destinataire » du connaissance interne transmis par l'agent d'expédition doit mentionner la partie à qui les marchandises sont légalement destinées au moment de la transmission (la banque). Si les marchandises sont vendues en cours de route, si la banque décide de transférer les marchandises à une tierce partie (« à l'ordre de ») ou si les renseignements sur le destinataire changent, l'agent d'expédition doit modifier les données du papier creux par voie électronique dès qu'il a connaissance du changement, en mettant à jour le champ « destinataire ».

**Document de contrôle du fret** – Manifeste ou autre document de contrôle qui fait office de dossier d'une expédition entre au Canada ou en sortant, p. ex. A8A.

**EDI - Échange de données informatisé** – Les systèmes EDI de l'ASFC permettent aux clients de transmettre par voie électronique leurs données sur les importations ou exportations, ainsi que leurs déclarations en détail, à l'ASFC. Ces systèmes renforcent la capacité de l'ASFC de traiter rapidement les marchandises à faible risque, afin de se concentrer sur la détection des menaces potentielles pour la sécurité du Canada. L'EDI constitue un ensemble de normes visant à structurer l'information échangée par voie électronique entre les entreprises, les organisations, les organismes gouvernementaux et les autres groupes, ainsi qu'à l'intérieur de ces entités. Ces normes prévoient les formats, les jeux de caractères et les éléments de données utilisés pour échanger des documents et des formulaires. Le terme EDI désigne également la mise en œuvre et l'exploitation de systèmes et de processus pour la création, la transmission et la réception de documents EDI.

**EVF - Expédition de faible valeur** – Les marchandises commerciales d'une valeur en douane ne dépassant pas \$ 2 500 \$CAN. Les marchandises EFV ne sont pas exonérées du processus du Manifeste électronique.

**EFV Messagerie** – Les marchandises EFV ne sont pas exonérées du processus de l'IPEC.

**En-transit** – Le transport de marchandises à partir d’un lieu aux États-Unis vers un autre lieu aux États-Unis en passant par le Canada, ou le transport de marchandises à partir d’un lieu au Canada vers un autre lieu au Canada en passant par les États-Unis.

**Équipement auxiliaire** – Tout équipement qui permet d’améliorer la sécurité, la sûreté, le confinement et la préservation de marchandises transportées dans des véhicules couverts par le numéro tarifaire 9801.10.10. L’équipement auxiliaire peut être importé en vertu du numéro tarifaire 9801.10.20 sans documentation, aux termes du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), lorsqu’il est utilisé à des fins internationales. On considère qu’un chariot ou qu’un dispositif servant à relier des remorques constitue de l’équipement auxiliaire.

**EVÉ** – Expédition à valeur élevée

**Expédition** –

- 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 connaissance, une seule feuille de route ou un seul autre 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 connaissance, une feuille de route ou un autre document similaire;
- b) l’expédition dont un agent d’expédition est responsable est une marchandise spécifiée ou ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissance, une seule feuille de route ou un seul autre document similaire émis par l’agent d’expédition.

**Expéditions aériennes par camion** – Fret aérien qui arrive au Canada à bord d’un moyen de transport routier.

**Fret** – Terme utilisé pour décrire un ensemble de marchandises ou une expédition. Il consiste en un groupe de marchandises connexes. Le fret est décrit en détail sur le connaissance, le manifeste et/ou le document de contrôle du fret.

**Groupement** – Plusieurs expéditions distinctes réunies par un groupeur ou un agent d’expédition et expédiées à un mandataire ou à un agent d’expédition comme une seule expédition et déclarées sur un seul document de contrôle du fret (DCF) et un seul numéro de contrôle de fret (NCF) à l’ASFC.

**Information préalable à l’arrivée** – Données relatives à l’importation de marchandises qui sont envoyées à l’ASFC avant l’arrivée réelle.

**Instruments du commerce international (ICI)** – Les instruments de commerce international sont des conteneurs vides détenus par l’expéditeur ou l’importateur et également ceux enregistrés sous le dossier d’Ottawa ou comportant des numéros de banque de conteneur, qui sont utilisés pour acheminer des marchandises commerciales au Canada ou à l’extérieur du pays. Par exemple : boisseaux d’expédition, palettes, cages, coffres, boîtes, cartons, palettes, boîtes Gaylord, verrous de chargement/intercalaires d’appui, casiers, plateaux, chariots ou des marchandises similaires utilisées pour l’expédition de marchandises à l’échelle internationale.

**IPEC** – Information préalable sur les expéditions commerciales

**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.

**Marchandises spécifiées** (selon le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#)) – S’entend des marchandises commerciales, des marchandises qui sont ou seront importées au Canada contre rétribution ou des 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 parmi 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 dans la réparation faite à l'étranger d'un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés si la réparation a été faite à la suite d'un événement imprévu qui s'y est produit et que la réparation était nécessaire pour permettre le retour du moyen de transport 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 retournent au Canada immédiatement après que leur entrée aux États-Unis a été refusée et les marchandises qu'ils transportent.

**Marchandises transportées par des voyageurs** – 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 :

- a) elles sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada;
- b) elles sont ou seront contenues parmi les bagages d'une personne et cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport.

**Mouvement multimodal** – Fret documenté sur un document de transport (p. ex., lettre de transport aérien, connaissance) utilisé pour un mode de transport donné, mais qui arrive au Canada à bord d'un mode de transport différent.

**Moyen de transport** – Tiré du paragraphe 2(1) de la [Loi sur les douanes](#) : Tout véhicule, aéronef, embarcation ou tout autre moyen servant au transport des personnes ou des marchandises.

**Nouveau manifeste** – Nouveau document de contrôle du fret portant un nouveau numéro de contrôle du fret qui est présenté avant de changer un document de contrôle du fret antérieurement présenté à l'ASFC. Le nouveau manifeste est généralement présenté lorsqu'il y a changement du bureau de destination ou du code du transporteur.

**Numéro de contrôle du fret (NCF)** – Le numéro de contrôle du fret est le numéro attribué à un document de transport. Ce numéro désigne de manière exclusive le fret détaillé sur une déclaration du fret. Il est composé d'un code de transporteur suivi d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur/représentant. Il ne peut pas contenir d'espaces.

Quatre premiers caractères = code de transporteur attribué par l'ASFC.

**Numéro de référence du moyen de transport (NRMT)** – Numéro de référence unique attribué par le transporteur à un voyage en particulier pour un moyen de transport en particulier. Les quatre premiers caractères doivent être le code de transporteur et les autres caractères doivent correspondre au numéro de référence du moyen de transport attribué par le transporteur et ne peut comporter d'espaces. Nota : le numéro de référence du moyen de transport ne peut comporter plus de 25 caractères. Le numéro ne peut pas être réutilisé pendant une période de trois ans.

**PAD** – Programme d'autocotisation des douanes

**Préalable à l'arrivée** – Avant l'arrivée au Canada d'un moyen de transport ou de marchandises.

**Portail du Manifeste électronique** – Le portail du Manifeste électronique est une option sûre de transmission de données, mise au point par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), qui permet aux négociants de transmettre par le truchement d'Internet les renseignements exigés avant l'arrivée.

**PPA** – Premier point d'arrivée

**Registre** – Tout matériel sur lequel des données sont enregistrées ou inscrites et qui peut être lue ou compris par une personne, un système informatique ou tout autre dispositif.

**RSAP** – Régime de sanctions administratives pécuniaires

**SEA - Système d'examen avant l'arrivée** – Option de mainlevée à la ligne d'inspection permettant aux importateurs et aux courtiers de présenter des documents de mainlevée avant l'arrivée de l'expédition afin d'obtenir la mainlevée à l'arrivée.

**Système de transmission des avis de mainlevée (STAM)** – Un message du système transmis au client concernant le statut du fret.

**Transit** – Le transport de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada vers un autre point à l'étranger.

**Transitaire** – Personne qui fait transporter des marchandises spécifiées par un ou plusieurs transporteurs pour le compte d'un ou de plusieurs propriétaires, importateurs, expéditeurs ou destinataires.

**Transmission sur le fret** – Information utilisée pour décrire le fret entrant au Canada.

**Transmission sur le moyen de transport** – Ensemble des données transmises sur le moyen de transport. Ces données comprennent le numéro de référence du moyen de transport (NRMT) accompagné des données correspondantes sur le moyen de transport, ainsi qu'un numéro de contrôle du fret pour chaque expédition à bord du moyen de transport.

**Transporteur** – Dans l'optique de l'admissibilité au code de transporteur, l'ASFC définit un transporteur comme l'entité exploitant un moyen de transport qui transporte des marchandises 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'affréteur 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;
- e) à titre de débiteur hypothécaire.

**Transporteur exploitant le moyen de transport** – La compagnie de transport exploitant le moyen de transport transportant les marchandises au Canada est considérée comme étant le propriétaire. Ceci est le cas que la compagnie de transport soit propriétaire du moyen de transport, ai loué le moyen de transport ou que toute forme de cautionnement ait été enregistré sur le moyen de transport.

## Généralités

2. La [Loi sur les douanes](#), le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#) établissent les délais la transmission des données du Manifeste électronique sur le fret et les moyens de transport qui entrent au Canada ou qui s'y déplacent en-transit. Ils établissent aussi la manière dont ces données doivent être envoyées et la personne qui doit les envoyer.
3. La réception de données préalables à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport permet à l'ASFC :
  - a) de gérer plus efficacement les marchandises à risque plus élevé et de déterminer les menaces pour la santé, la sécurité et la sûreté avant l'arrivée du fret et du moyen de transport au Canada;
  - b) d'avoir un processus simplifié et plus efficace à la frontière pour les marchandises à risque moins élevé; et
  - c) de contrôler le mouvement des marchandises sous douane.
4. Sauf disposition contraire dans les règlements susmentionnés, toutes les marchandises qui sont importées ou transportées en transit au Canada doivent être déclarées à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au premier port d'arrivée (PPA) au Canada, même si elles ne sont pas visées par l'exigence qui consiste à fournir de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). La déclaration obligatoire des marchandises à l'ASFC se fait par voie électronique, de vive voix ou par écrit de la manière prescrite dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
5. La présentation des données préalable à l'arrivée dans les délais prescrits, couplée à l'arrivée du moyen de transport au Canada, satisfait à l'exigence relative à la « déclaration » tel qu'il est énoncé au paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#).

6. Lorsque le moyen de transport arrive au PPA et que le statut est mis à jour à « déclaré », l'ASFC transmet un avis à l'exploitant du moyen de transport, tel qu'identifié par le code de transporteur de l'ASFC situé sur la déclaration de moyen de transport, en précisant les numéros de contrôle du fret (NCF) des transmissions de fret correspondantes. Ce message servira de « preuve de déclaration » du transporteur.

### Exigences en matière de garantie

7. Un transporteur routier qui souhaite être cautionné sous autorisation générale doit verser une garantie en la forme indiquée dans le [site Web de l'ASFC](#). Le montant de la garantie ne peut être inférieur à 5 000 \$ par véhicule ni supérieur à 25 000 \$ pour un parc automobile. Chaque camion, tracteur, remorque ou semi-remorque est considéré comme un véhicule distinct aux fins du calcul du montant de la garantie. Tout changement dans le nombre de véhicules qui augmente la taille du parc doit immédiatement être déclaré à l'[Unité d'agrément commercial](#), sauf lorsque la garantie maximale a déjà été versée.

8. Les marchandises transportées par des transporteurs qui ne sont pas autorisés à transporter des marchandises en douane au Canada doivent être laissées détail au premier point d'arrivée, sauf si le transporteur:

- a) verse un cautionnement pour un seul voyage afin d'assurer le transport intérieur des marchandises; ou
- b) remet les marchandises à un transporteur cautionné par l'ASFC pour qu'il les achemine à un bureau intérieur de l'ASFC où elles seront déclarées en détail; ou
- c) les marchandises en douane déclarées dans le cadre du Manifeste électronique sont liées au numéro de référence de moyen de transport (NRMT) du transporteur non cautionné.

9. Les agents d'expédition doivent transmettre à l'ASFC l'information préalable relative aux papiers creux dans les délais prescrits.

### Obligations des transporteurs

10. Conformément à l'article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#), les transporteurs ont la responsabilité de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC, y compris les renseignements préalables à l'arrivée, sont véridiques, exacts et complets. De plus, tel que stipulé à l'article 22 de la [Loi sur les douanes](#) et l'article 7 du [Règlement sur le transit des marchandises](#), les renseignements transmis doivent être appuyés par des documents source (c.-à-d. des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande.

11. Selon le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), l'exploitant d'un moyen de transport qui transporte des marchandises spécifiées au Canada est entièrement responsable de fournir tous les renseignements préalables à l'arrivée sur le fret ou le moyen de transport par voie électronique, conformément aux exigences, spécifications et procédures techniques énoncées dans le Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales [IPEC]/Manifeste électronique du [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) (DECCE) – Routier et le [Chapitre 7 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - Portail du mode routier](#).

12. L'exploitant d'un moyen de transport (ci-après appelé « transporteur exploitant le moyen de transport ») est responsable du moyen de transport et du fret à bord. C'est son code de transporteur qui doit être inscrit dans le NRMT lors de la transmission de données sur le moyen de transport à l'ASFC. Lorsque des ententes administratives existent, un autre transporteur peut fournir les données préalables à l'arrivée à l'ASFC. Cependant, c'est le transporteur exploitant le moyen de transport qui demeure responsable des renseignements préalables à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport exigés conformément au paragraphe 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).

13. Le transporteur dont le code de transporteur figure dans la transmission sur le fret est responsable des droits et taxes imposés sur les marchandises jusqu'à ce qu'elles bénéficient de la mainlevée de l'ASFC ou jusqu'à ce que la responsabilité soit transférée conformément au paragraphe 20(2) de la [Loi sur les douanes](#).

14. Les transporteurs peuvent recourir aux services d'un prestataire de services ou d'un mandataire pour transmettre les données préalables sur le fret ou le moyen de transport en son nom. Le code de transporteur indiqué dans la transmission électronique doit être celui du transporteur réel, et non pas celui du mandataire ou du prestataire de services. Afin que l'ASFC puisse communiquer avec le mandataire ou le prestataire de services au nom du transporteur, un document de consentement de tierce partie doit être rempli et présenté à l'[ASFC](#).

## Autorisations pour un seul voyage

15. Les transporteurs qui n'ont pas besoin d'une autorisation générale peuvent présenter à l'ASFC une demande de cautionnement pour un seul voyage. La demande d'autorisation pour un seul voyage doit être présentée, au bureau de l'ASFC où les marchandises sont déclarées et doit être accompagnée d'une garantie d'un montant déterminé par l'ASFC, comme il est indiqué dans le [Mémorandum D1-7-1, Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane](#).

16. Les cautionnements de garantie relatifs aux autorisations pour un seul voyage doivent revêtir la forme prescrite sur le [site Web de l'ASFC](#).

17. Le montant de la garantie doit être fondé sur le montant estimatif des droits et des taxes exigibles sur les marchandises qui sont transportées, mais il ne doit, en aucun cas, être inférieur à 1 000 \$.

18. Les cautionnements pour un seul voyage peuvent être émis par les courtiers en douane agissant à titre d'agents autorisés d'une compagnie de garantie approuvée, pourvu que cette dernière soit indiquée comme étant la caution sur le cautionnement et le formulaire de demande. Le formulaire de demande et les cautionnements de garantie ne seront pas acceptés si des courtiers en douane y figurent comme caution.

19. Un document de contrôle du fret qui vise le transport des marchandises doit être présenté à l'ASFC en même temps que le formulaire de demande et la garantie. Le numéro de contrôle du fret sera transcrit sur le formulaire de demande et celui-ci sera frappé du timbre dateur.

20. L'original du formulaire de demande accompagné de la garantie, est classé par ordre chronologique de date au bureau de l'ASFC ayant délivré l'autorisation, et le deuxième exemplaire est retourné au transporteur.

21. Les agents des services frontaliers de diffusion doivent s'assurer que le transporteur sait où se trouve l'emplacement du bureau de l'ASFC de destination (adresse du bureau de l'ASFC ou de l'entrepôt d'attente) afin de réduire les cas de livraison irrégulière.

22. Les transporteurs non cautionnés qui utilisent un cautionnement pour un seul voyage transmettront les données sur le fret et le moyen de transport en indiquant le PPA comme bureau de destination. En arrivant au Canada, les transporteurs présenteront la demande de cautionnement et une copie papier du formulaire A8A, avec un NCF différent. L'ASFC au PPA acquittera le CCN électronique avec le CCN du nouveau manifeste et le fret pourra procéder à l'intérieur.

## Exigences relatives à l'identification du transporteur

23. Afin d'identifier les transporteurs et les agents d'expédition, un code de transporteur cautionné ou non cautionné de l'ASFC sera attribué à une entreprise après autorisation.

24. Les transporteurs qui traversent la frontière doivent obtenir et utiliser leur propre code d'identification de transporteur, qu'ils transportent des marchandises en douane ou des marchandises devant faire l'objet d'une mainlevée au PPA.

25. Les NRMT doivent porter le code de transporteur attribué par l'ASFC à l'entité légale (transporteur) qui arrive physiquement à la frontière.

26. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du code à barres et, couplé au numéro unique de l'expédition que choisit le transporteur, il crée le NCF et le NRMT. La procédure s'applique également aux agents d'expédition pour la déclaration secondaire et le contrôle du fret sous douane qui est groupé ou dégroupé au Canada.

**Nota :** Le code de transporteur se trouve toujours au début du NCF et du NRMT, mais le numéro unique utilisé pour chacun ne doit pas être le même. À titre d'exemple, le numéro (code de transporteur +) 00001 ne peut être utilisé à la fois pour le NCF et le NRMT. Le suffixe du NCF doit être différent.

27. Pour tout renseignement concernant les exigences relatives au code de transporteur et la façon de l'obtenir, veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Contrat d'exclusivité

28. Les transporteurs qui traversent la frontière doivent obtenir et utiliser leur propre code d'identification de transporteur, qu'ils transportent des marchandises en douane ou des marchandises devant faire l'objet d'une mainlevée au PPA.

29. Les identificateurs du fret et du moyen de transport dans le Manifeste électronique ont éliminé la nécessité de produire des lettres d'autorisation lorsqu'un transporteur secondaire est employé. Si le transporteur qui arrive à la frontière ne semble pas être celui auquel est associé le NRMT (absence d'inscriptions ou d'identificateurs peints sur l'extérieur de la cabine), il incombera au chauffeur de prouver qu'il est lié par un contrat d'exclusivité au transporteur dont le code de transporteur est cité sur le NRMT.

30. Le transporteur du mode routier qui accorde l'autorisation peut recourir à un transporteur contractuel pour la déclaration des marchandises au moyen de son code de transporteur lorsque le transporteur contractuel exerce ses activités en fonction d'un contrat mentionnant l'équipement à usage réservé avec le transporteur autorisé.

31. Lorsque le transporteur qui accorde l'autorisation a recours à un transporteur contractuel pour le transport de marchandises au Canada, son code de transporteur doit former les quatre premiers chiffres du NRMT.

32. Les principaux points de la description d'un transporteur contractuel sont l'existence d'un contrat et l'équipement à usage réservé. Les transporteurs contractuels qui répondent à cette définition sont essentiellement un prolongement du transporteur qui accorde l'autorisation, comme le montrent les exemples suivants :

- a) le logo du transporteur qui accorde l'autorisation peut se trouver sur l'équipement contractuel;
- b) l'équipement contractuel est mentionné dans la liste d'équipement du transporteur qui accorde l'autorisation;
- c) les chauffeurs reçoivent de la formation sur les politiques et les procédures du transporteur qui accorde l'autorisation et ils y sont assujettis;
- d) le transporteur qui accorde l'autorisation répartit les tâches, garde tous les documents et exerce le contrôle sur les chauffeurs et l'équipement à usage réservé pour la durée du contrat;
- e) pendant la durée du contrat, le transporteur contractuel ne doit pas utiliser l'équipement réservé exclusivement au travail pour ce transporteur afin de déplacer du fret pour tout autre transporteur, y compris sa propre entreprise.

33. Le transporteur peut prouver de diverses manières que la relation existe, notamment en ayant une copie du contrat dans le moyen de transport. En l'absence de celui-ci, une lettre témoignant du contrat d'exclusivité pourrait aussi fournir une preuve irréfutable de la relation, pour autant qu'elle renferme les éléments suivants :

- a) papier à en-tête de l'entreprise;
- b) date de début et date de fin;
- c) nom et adresse de l'entreprise dont les services sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité (transporteur contractuel);
- d) nom et adresse de l'entreprise qui retient les services aux termes d'un contrat d'exclusivité (transporteur qui accorde l'autorisation);
- e) numéro de téléphone, titre et signature de la personne autorisée dans l'entreprise qui retient les services;
- f) une déclaration selon laquelle les services de l'entreprise sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité;
- g) l'adresse de l'entreprise dont les services sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité;
- h) la signature de la personne autorisée.

34. Cette lettre témoignant du contrat d'exclusivité ne remplace pas la nécessité de verser au dossier des deux parties un contrat et une liste d'équipement, lesquels sont fournis à l'ASFC sur demande.



## Exigences concernant la documentation de contrôle du fret

35. Les transporteurs routiers qui exportent des expéditions commerciales sous douane et qui produisent de nouveaux manifestes pour ces expéditions doivent détenir un NCF sous forme de code à barres reprenant leur code unique de transporteur sur le document de contrôle du fret. Vous trouverez des précisions concernant le code à barres du numéro de contrôle du fret dans l'annexe D du [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

36. Les manifestes papier ne sont, en général, pas exigés au PPA lorsque le transporteur a transmis par voie électronique les données préalables sur le fret qui sont liées à un NRMT. Toutefois, les transporteurs devront présenter un manifeste papier pour le fret déclaré par voie électronique dans le cas d'une interruption des systèmes ou lorsque les marchandises sont assujetties à des exceptions. Pour obtenir la liste complète des marchandises visées par des exceptions, veuillez consulter le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - routier](#) et le paragraphe 107 du présent mémorandum.

37. Les transporteurs peuvent utiliser le formulaire normalisé [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#), disponible dans tous les bureaux de l'ASFC. Les transporteurs qui souhaitent utiliser un formulaire vierge A8A(B), de l'ASFC sont tenus d'apposer sur ce formulaire des étiquettes portant un numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres. Ils peuvent aussi faire imprimer leurs propres documents de contrôle du fret dans un format jugé acceptable par l'ASFC. Vous trouverez des précisions concernant l'impression du document de contrôle du fret dans l'annexe B du [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) ainsi que la façon de remplir le formulaire A8A(B) dans l'annexe D du Mémorandum D3-1-1.

38. Le NCF et le NRMT ne peuvent être utilisés pour une période de trois ans. Cette période débute en janvier de l'année qui suit l'année ou le numéro de contrôle de fret a été utilisé.

39. En plus des registres qui doivent être tenus à jour pour d'autres secteurs de programme, toute personne qui transporte ou fait transporter des marchandises à destination ou à l'intérieur du Canada est tenue, en vertu du [Règlement sur le transit des marchandises](#), de tenir des registres des données électroniques qui ont été transmises à l'ASFC et des accusés de réception de ces données transmis par l'ASFC. Les registres qui doivent être tenus à jour incluent tous les documents source spécifiquement liés à chaque élément de données transmis.

40. Aux fins de l'ASFC, les registres faisant référence aux transmissions de données sur le moyen de transport et le fret doivent être conservés pendant trois ans à compter du 1er janvier de l'année civile suivant celle du convoiement du fret/moyen de transport mentionnés dans les registres.

## Contrôle

41. En plus de toutes les autres activités de contrôle et de vérification, l'ASFC doit procéder à des contrôles périodiques des registres tenus par les transporteurs relatifs aux renseignements sur les moyens de transport et le fret communiqués par voie électronique. Le contrôle confirme que les données sur le moyen de transport et le fret ont été présentées en temps opportun et si les renseignements transmis avant l'arrivée sont véridiques, exacts et complets et correspondent aux renseignements contenus dans les documents source en dossier.

## Procédures de déclaration et de contrôle du fret

42. Les données sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur, ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une déclaration de fret routier est obligatoire pour tout fret importé non exempté. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences relatives au Manifeste électronique, veuillez consulter le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - routier](#).

43. Lorsque le transporteur exploitant le moyen de transport et l'expédition arrivent à la frontière, le conducteur doit fournir une feuille maîtresse à l'agent de l'ASFC. La feuille maîtresse contient :

- a) un NRMT à code à barre, ou
- b) un NCF à code à barre et un NRMT manuscrit, ou

c) un NCF manuscrit si un document à code à barre de rechange est également présenté avec la feuille maîtresse (p. ex. un document du SEA avec un numéro à code à barre du SEA).

44. Les transporteurs exploitant un moyen de transport peuvent, s'ils le désirent, utiliser la feuille maîtresse imprimable à laquelle on peut avoir accès par le portail du Manifeste électronique.

45. L'ASFC exige un code à barre pour permettre la lecture rapide et exacte du numéro dans le système de l'ASFC et le relier aux données préalables à l'arrivée correspondantes qui ont été transmises par voie électronique.

46. Le transporteur exploitant le moyen de transport doit :

a) remettre au conducteur un numéro à code à barre du SEA propre à chaque expédition de façon à ce que le transporteur sache quel numéro du SEA est utilisé et utiliser le même numéro lors de la transmission de ses données préalables à l'arrivée sur le fret à l'ASFC, ou

b) le conducteur doit communiquer avec le transporteur dès qu'un numéro du SEA est utilisé pour une expédition (selon la même procédure présentement utilisée pour aviser le courtier) de façon à ce que le transporteur connaisse le numéro à transmettre par voie électronique à l'ASFC.

47. Puisque la déclaration du transporteur à l'ASFC est la preuve que les marchandises sont à bord du véhicule, toutes les marchandises déclarées à l'ASFC sont considérées comme ayant été déchargées au Canada.

48. Les expéditions qui n'ont pas été plombées par l'ASFC au premier point d'arrivée peuvent être déchargées par les transporteurs dans les entrepôts d'examen à la frontière terrestre et les entrepôts d'attente routiers ou peuvent être transférées d'un véhicule à un autre afin d'être acheminées sans la supervision de l'ASFC. Pour des raisons opérationnelles, le transporteur peut se rendre à son propre terminal avant de livrer le fret au point de mainlevée autorisé de l'ASFC. Les marchandises devant être examinées au PPA ne peuvent être acheminées qu'à l'entrepôt d'examen à la frontière du bureau de l'ASFC où les marchandises sont arrivées au Canada. Il incombe au transporteur de vérifier toutes les expéditions au point de déchargement. Tout écart doit être immédiatement signalé à l'ASFC.

### **Communication électronique avec l'ASFC**

49. Les transporteurs doivent transmettre les données au moyen des systèmes d'échange de données informatisés (EDI) de l'ASFC ou le portail du Manifeste électronique de l'ASFC. Avant d'initier le processus de demande (ci-dessous), les transporteurs doivent avoir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC conformément à l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).

### **Demande de transmission de données électroniques à l'ASFC**

50. Les transporteurs qui utilisent l'EDI sont tenus de remplir un formulaire de demande et le présenter à L'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC).

51. Les clients EDI peuvent choisir de transmettre leurs propres données à l'ASFC ou d'utiliser un prestataire de services. Pour de plus amples renseignements sur la marche à suivre pour faire une demande de participation à l'EDI, sur les méthodes de communication électronique et pour des renseignements généraux sur l'EDI, veuillez visiter le [site Web de l'ASFC](#).

52. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou au processus de demande connexe, ou pour obtenir une copie du DECCE Routier [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \[IPEC\]/Manifeste électronique](#) - veuillez communiquer avec L'Unité des services techniques aux clients commerciaux à l'adresse :

L'Unité des services techniques aux clients commerciaux  
 Agence des services frontalier du Canada  
 355 rue River, tour Ouest, #6066  
 Ottawa (ON) K1A 0L8

Téléphone : **1-888-957-7224** (Option 1), appels au Canada et aux É.-U.  
 Courriel : [TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca)

## Portail du Manifeste électronique

53. Option élaborée par l'ASFC pour permettre aux milieux d'affaires de transmettre par voie électronique leurs renseignements préalables à l'arrivée par Internet. Le portail du Manifeste électronique a été conçu principalement pour les petites et moyennes entreprises afin de les aider à respecter les exigences et de faciliter la transition à la transmission des données électroniques préalables à l'arrivée et à l'abandon des déclarations papier.

54. Le portail du Manifeste électronique est doté de nombreuses fonctions libre-service permettant aux transporteurs routiers de :

- a) transmettre en toute sécurité des données commerciales à l'ASFC;
- b) confirmer la réception des données;
- c) vérifier le statut des données commerciales, si elles ont été transmises par le biais du portail ou par voie électronique;
- d) recevoir des messages de système de l'ASFC mettant à jour les utilisateurs sur les renseignements importants relatifs à leurs activités de transporteur transfrontalier;
- e) avoir accès à un [service d'assistance en ligne](#) et à des documents de référence.

55. Pour des renseignements supplémentaires sur les exigences informatiques et Internet, consultez le processus de demande et des renseignements généraux sur le [portail du Manifeste électronique](#).

## Transmission de données exactes

56. Lors de l'utilisation du Système d'examen avant l'arrivée (SEA), le NCF dans le document de données du fret transmis par voie électronique doit correspondre exactement au numéro NCF mentionné dans la requête de mainlevée SEA, y compris l'acronyme « SEA », le cas échéant.

57. Par exemple, si le numéro de code à barre du SEA que le conducteur fournit à la frontière pour une expédition est « 1234SEA56789 », le NCF que le transporteur transmet par voie électronique avant l'arrivée doit également être « 1234PARS56789 ». Il n'est pas nécessaire d'inclure les lettres « PARS » dans le numéro du SEA, mais si le transporteur inclut des lettres dans le numéro du SEA que le chauffeur fournit à la frontière, le transporteur doit alors utiliser le numéro identique dans sa déclaration de fret du Manifeste électronique.

58. Si le NCF indiqué dans la demande de mainlevée du SEA ne correspond pas exactement aux données sur le fret transmises par voie électronique, cela nuira aux capacités du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM), et les abonnés ne recevront pas de messages du STAM. La transmission d'un NCF inexact par les transporteurs peut entraîner des sanctions pour non-conformité, y compris l'imposition de sanctions du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP). La mainlevée peut aussi être affectée négativement.

## Expéditions en-transit et expéditions qui transitent

### Marchandises nationales des États-Unis qui transitent par le Canada et marchandises nationales du Canada qui transitent par les États-Unis

59. Les transporteurs routiers qui transportent des marchandises d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis en passant par le Canada doivent verser un cautionnement à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Afin d'obtenir de l'information sur le versement d'une garantie pour un seul voyage, consultez le [site Web de l'ASFC](#).

60. Le Canada et les États-Unis ont établi une procédure conjointe pour la documentation et le contrôle des marchandises en transit. Le [formulaire A8B, Manifeste de transit – Canada – États-Unis](#) sert de document de contrôle du fret pour les marchandises des États-Unis ou du Canada qui transitent par le territoire de l'autre pays.

61. Le Service des douanes et de la protection des frontières (SDPF) des États-Unis a une exigence supplémentaire à l'égard des mouvements en-transit aux États-Unis qui doivent être déclarés au moyen de l'échange de données informatisé (EDI). Outre la déclaration électronique, le SDPF des États-Unis exige que le transporteur présente le formulaire A8B en version papier. Un jour, l'ASFC mettra en œuvre une version entièrement électronique.

62. Les transporteurs routiers qui transportent des marchandises d'un endroit d'un pays à un autre endroit du même pays en passant par le pays voisin doivent s'arrêter au premier bureau de douane dans le pays voisin et présenter le manifeste de transit à des fins d'examen et de validation.

63. Vous pouvez commander des copies du formulaire A8B en communiquant avec le Centre national de distribution des formulaires à l'adresse suivante : [forms-formulaires@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:forms-formulaires@cbsa-asfc.gc.ca).

64. Voici la procédure à suivre pour les marchandises des États-Unis transportées d'un endroit des États-Unis à un autre endroit des États-Unis via le Canada :

a) Au premier point d'entrée au Canada, le chauffeur présente les quatre exemplaires du formulaire A8B comme suit :

- Original (blanc) – exemplaire d'arrivée;
- 2e exemplaire (bleu) – exemplaire de sortie;
- 3e exemplaire (vert) – exemplaire de réimportation;
- 4e exemplaire (rose) – exemplaire du transporteur;

b) L'agent des services frontaliers examine et valide tous les exemplaires du formulaire en les estampillant et en les paraphant. Il peut aussi vérifier les connaissements pour s'assurer que toutes les marchandises en transit y sont consignées;

c) Lorsque le document est rempli, trois exemplaires (bleu, vert et rose) sont remis au chauffeur et l'original (blanc) est versé dans un dossier d'attente par l'ASFC jusqu'à ce que l'acquittement soit confirmé par le bureau de réimportation de l'ASFC et du U.S. CBP. Les exemplaires acquittés sont classés par ordre numérique;

d) Les chargements sont munis de plombs de l'entreprise ou de plombs verts de l'ASFC qui doivent demeurer intacts jusqu'à ce qu'ils soient enlevés par le SDFP des États-Unis au bureau de réimportation;

e) Le transporteur doit se présenter au U.S. CBP avant d'entrer de nouveau aux États-Unis. Un agent du U.S. CBP estampille les trois autres exemplaires du manifeste et s'assure que les plombs sont intacts, s'il y a lieu. L'exemplaire rose est remis au chauffeur, l'exemplaire bleu est envoyé au bureau de l'ASFC au premier point d'entrée et l'exemplaire vert est versé au dossier du U.S. CBP.

65. Voici la procédure à suivre pour les marchandises du Canada transportées d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada via les États-Unis :

a) Au premier point d'entrée aux États-Unis, le chauffeur présente les quatre exemplaires du formulaire A8B comme suit :

- Original (blanc) – exemplaire d'arrivée;
- 2e exemplaire (bleu) – exemplaire de sortie;
- 3e exemplaire (vert) – exemplaire de réimportation;
- 4e exemplaire (rose) – exemplaire du transporteur;

b) L'agent du U.S. CBP examine et valide tous les exemplaires du formulaire en les estampillant et en les paraphant. Il peut aussi vérifier les connaissements pour s'assurer que toutes les marchandises en transit y sont consignées;

c) Lorsque le document est rempli, trois exemplaires (bleu, vert et rose) sont remis au chauffeur et l'original (blanc) est versé dans un dossier d'attente jusqu'à ce que l'acquittement soit confirmé par le bureau de réimportation de l'ASFC. Les exemplaires acquittés sont classés par ordre numérique;

d) Les chargements sont munis de plombs de l'entreprise ou de plombs du U.S. CBP qui doivent demeurer intacts jusqu'à ce qu'ils soient enlevés par l'ASFC au bureau de réimportation. Le transporteur doit être prêt à présenter les connaissements à des fins de vérification;

e) Le transporteur doit se présenter à l'ASFC avant d'entrer de nouveau au Canada. Un agent des services frontaliers s'assure que les plombs sont intacts et estampille les trois autres exemplaires du manifeste.

L'exemplaire rose est remis au chauffeur, l'exemplaire bleu est envoyé au bureau du premier point d'entrée et l'exemplaire vert est versé au dossier.

66. Lorsqu'un accident, un déplacement du chargement ou d'autres circonstances se produisent pendant le transport en transit, le transporteur doit communiquer avec le bureau de l'ASFC le plus proche. Le bureau en question donne des instructions au transporteur relativement à la manutention du fret. Vous trouverez la liste de tous les [bureaux de l'ASFC](#).

### **Déclaration du moyen de transport avec fret en-transit**

67. Le transporteur exploitant un moyen de transport ou le fournisseur de services autorisé par ce transporteur doit établir et transmettre à l'ASFC la déclaration électronique renfermant les données requises sur le moyen de transport dans les délais prescrits par le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La déclaration du moyen de transport doit reprendre le code d'exception du fret en-transit.

68. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les processus relatifs au Manifeste électronique dans le mode routier, veuillez consulter les paragraphes 81 à 87 du présent mémorandum et le [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#).

### **Fret transitant par le Canada à destination ou en provenance de l'étranger**

69. Les marchandises sous douane qui arrivent dans un aéroport ou un port de mer du Canada et qui sont destinées aux États-Unis, ou les marchandises qui arrivent à la frontière pour être transportées vers un aéroport ou un port de mer du Canada en vue de sortir du pays ne peuvent être enregistrées sur le formulaire A8B. Pour obtenir de l'information sur la documentation relative aux expéditions par aéronef et aux expéditions par voie maritime, veuillez consulter respectivement le [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#), et le [Mémorandum D3-5-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement/à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#).

70. De la même manière, il ne faut pas enregistrer sur le formulaire A8B les marchandises qui transitent par le Canada et qui arrivent par un mode de transport et sont transférées dans un autre mode de transport pour la sortie du pays. Les procédures relatives à la documentation se trouvent dans le [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#), pour les expéditions par aéronef, les paragraphes 35 à 40 du présent mémorandum pour les expéditions par transport routier, le [Mémorandum D3-5-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement/à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#), et le [Mémorandum D3-6-6, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#), pour les expéditions par voie ferroviaire.

### **Lignes directrices pour la transmission des données – Importation**

#### **Données sur le fret**

71. Les données sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur, ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une déclaration de fret routier est obligatoire pour tout fret importé non exempté.

72. Toutes les données sur le fret doivent être acceptées par le système et figurer au dossier afin de pouvoir être reliées par la suite à un moyen de transport. Si les données sur un moyen de transport sont transmises en citant un NCF qui ne figure pas dans le dossier ou qui est rejeté, la transmission sur le moyen de transport sera rejetée.

73. Les données électroniques sur le fret routier peuvent être transmises jusqu'à 90 jours avant l'arrivée. Si le fret n'est pas utilisé, le transporteur doit transmettre une suppression de ces données sur le fret.

74. Les transmissions électroniques de fret doivent être transmises avec un type de mouvement/une option de service applicable, tel que décrit dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \[IPEC\]/Manifeste électronique - DECCE Routier](#).

75. Un code de sous-emplacement n'est pas obligatoire même pour les expéditions pour lesquels la mainlevée est demandée à la frontière. Cette option est disponible et permet de préciser un bureau de mainlevée secondaire (interne) si la mainlevée de l'expédition ne pourrait pas être obtenue à la frontière (c.-à-d. en cas d'échec de la demande SEA) et que les marchandises se qualifient pour un mouvement sous-douane.

76. Les transporteurs doivent faire tout leur possible pour s'assurer que l'importateur ou le courtier sait quel poste frontalier sera utilisé pour entrer au pays de façon à ce que la demande SEA soit transmise au bureau de mainlevée approprié. Si un transporteur arrive à un bureau différent du bureau de mainlevée sur le SEA, le transporteur, s'il est cautionné, peut demander à transporter le fret sous douane pour la mainlevée.

77. Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur routier doit inclure dans les données sur le fret dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \[IPEC\]/Manifeste électronique - DECCE Routier](#).

### **Mouvements multimodaux**

78. Le processus multimodal relatif au fret s'applique tant au mode de transport routier qu'au mode de transport ferroviaire. Le propriétaire ou la personne responsable du moyen de transport établira un lien entre le fret et la déclaration du moyen de transport.

79. Le mouvement multimodal concerne le fret documenté sur un document de transport (p. ex., lettre de transport aérien, connaissance) utilisé pour un mode de transport donné, mais qui arrive au Canada par un mode de transport différent.

80. Le transporteur exploitant le moyen de transport est alors tenu de transmettre par voie électronique les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal dans les délais prescrits pour le mode de transport utilisé pour transporter physiquement les marchandises au Canada. À titre d'exemple, du fret transporté par voie routière est chargé à bord d'un wagon porte-rails en vue de son transport au Canada. Le transporteur routier transmettra les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal. Le transporteur exploitant le moyen de transport transmettra la déclaration du moyen de transport ferroviaire et établira un lien entre le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le moyen de transport ferroviaire. Les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le moyen de transport ferroviaire doivent être reçues par l'ASFC dans les délais de transmission prescrits pour le mode ferroviaire.

### **Données sur le moyen de transport**

81. Le transporteur exploitant le moyen de transport ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur doit préparer et transmettre une transmission électronique à l'ASFC avec les données sur le moyen de transport requises et selon les délais prescrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

82. Il existe des exceptions à cette exigence et celles-ci sont énumérées dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \[IPEC\]/Manifeste électronique - DECCE Routier](#).

83. Toutes les données sur le fret doivent être acceptées par le système et figurer au dossier afin de pouvoir être reliées par la suite à un moyen de transport. Si les données sur un moyen de transport sont transmises en citant un NCF qui ne figure pas dans le dossier ou qui est rejeté, la transmission sur le moyen de transport sera rejetée.

84. Les données électroniques préalables à l'arrivée sur le moyen de transport peuvent être transmises jusqu'à 90 jours avant l'arrivée.

85. Dans le cas d'un moyen de transport vide, un indicateur « vide » doit être utilisé pour indiquer un moyen de transport sans fret.

86. Le transporteur exploitant le moyen de transport peut utiliser n'importe quel poste frontalier terrestre, sous réserve des restrictions locales.

87. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \[IPEC\]/Manifeste électronique - DECCE Routier](#).

## Délais de transmission

88. Les transporteurs (ou les prestataires tiers autorisés à agir pour le compte du transporteur) sont tenus de préparer et de transmettre les renseignements requis sur le fret, le fret supplémentaire (le cas échéant) et le moyen de transport dans les délais spécifiés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

89. Dans le mode routier, les renseignements sur le moyen de transport et le fret qui sont liés aux marchandises spécifiées doivent être reçus et validés, comme l'indique le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), au moins une heure avant l'arrivée du moyen de transport au PPA.

90. Pour les exemptions aux exigences de données sur le fret et sur le moyen de transport, veuillez-vous reporter au [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \[IPEC\]/Manifeste électronique - DECCE Routier](#).

91. Les messages correctement formatés reçus moins d'une heure avant l'heure d'arrivée estimée transmise seront acceptés par le système, mais le client sera également averti par un message d'erreur « délai d'examen insuffisant » et des pénalités peuvent s'appliquer.

92. Les données sur le fret et le moyen de transport peuvent être transmises jusqu'à 90 jours à l'avance. L'ASFC encourage ses clients à transmettre les données préalables à l'arrivée aussitôt que possible.

## Plombage des véhicules

93. L'apposition de scellés aux véhicules de transport et conteneurs est requise uniquement dans les situations suivantes spécifiées par l'ASFC:

- a) Les transporteurs qui doivent rencontrer les exigences en matière de scellés en dans le cadre de leur participation au programme des négociants fiables de l'ASFC.
- b) Le fret qui est contrôlé ou réglementé en vertu d'une loi fédérale.
- c) Le mouvement des marchandises en transit jusqu'au point d'exportation final.
- d) Le mouvement des véhicules de transport et des conteneurs du PPA vers un emplacement d'examen de l'ASFC.

94. À l'exception du fret conformément au paragraphe 93b), quant aux mouvements entre les entrepôts d'attente intérieurs, lorsque le fret a été modifié ou lorsqu'il a fait l'objet d'un nouveau manifeste, il sera permis aux transporteurs cautionnés de se déplacer sans scellé.

95. Si une remorque/un conteneur/un véhicule ou un de ses composants qui contient des marchandises sous douane est fermé avec le sceau d'une entreprise, le numéro de sceau doit être noté correctement sur la déclaration de fret préalable à l'arrivée. Le sceau doit demeurer intact, à moins que l'ASFC ne procède à un examen.

96. Si le transporteur utilise le scellé de l'entreprise pour préserver l'intégrité du chargement, les numéros de scellés doivent toujours être transmis dans la déclaration du moyen de transport.

97. Les transporteurs assujettis au programme d'autocotisation des douanes (PAD) peuvent se déplacer à l'intérieur du pays sans plombs, sauf lorsque le véhicule est sélectionné pour un examen dans un bureau intérieur sous Formulaire A 28 Rapport d'inspection ou d'exploration.

98. Lorsque, au premier point d'arrivée, des plombs de l'ASFC ont été mis sur le chargement en vue d'une vérification à destination, le chargement doit être livré au point de mainlevée sans que les plombs aient été rompus. Si les scellés de l'entreprise sont déjà apposés, il n'est pas nécessaire de les remplacer par ceux de l'ASFC. Le chargement doit toutefois être livré au point de mainlevée avec les scellés intacts.

99. Lorsque la taille, la nature ou l'itinéraire de l'expédition ne permet pas de plomber le véhicule, d'autres mesures de vérification devront être employées. Par exemple, chaque boîte ou paquet peut être scellé de façon à ce que le retrait ou la substitution du contenu ne passe pas inaperçu. Dans le cas de machines ou d'équipement qui ne peuvent être transportés dans des caisses, les numéros de série peuvent servir au contrôle. L'agent des services frontaliers qui procède à l'examen doit indiquer sur le formulaire A28, Rapport d'inspection ou d'exploitation, les numéros des plombs, les numéros de série ou une note décrivant comment les paquets ont été scellés. Lorsque

l'agent des services frontaliers détermine que les marchandises ne peuvent pas être plombées, celles-ci doivent être vérifiées au moyen du document de contrôle du fret. Tout déchargement à cette fin doit être effectué par le transporteur à ses frais.

100. Un agent des services frontaliers peut permettre le transport en douane d'un chargement jusqu'à sa destination sous l'escorte d'un agent des services frontaliers, lorsque la nature des marchandises ou le genre de véhicule utilisé ne permet pas de plomber les marchandises ou lorsque leur déchargement et leur vérification demanderaient beaucoup trop de temps et d'efforts ou pour toute autre raison déterminée par l'ASFC. Ce mouvement est alors aux frais du transporteur.

101. L'ASFC se réserve le droit d'apposer des scellés en tout temps sur tout moyen de transport, conteneur ou compartiment.

### **Mélange de marchandises dédouanées et en douane**

102. Le transport d'un chargement composé de marchandises dédouanées et en douane est autorisé dans l'un ou l'autre des cas suivants:

- a) une cloison a permis de plomber les marchandises en douane (au besoin); ou
- b) la cargaison, y compris les marchandises dédouanées, sera déchargée à un entrepôt d'attente sous la supervision de l'ASFC; ou
- c) si les marchandises dédouanées doivent être déchargées avant l'arrivée à l'entrepôt d'attente intérieur, c'est-à-dire aux installations de l'importateur, il faut faire en sorte que le bureau intérieur de l'ASFC approprié supervise la rupture des plombs et le nouveau plombage (au besoin). Si un agent des services frontaliers est disponible à cet égard, des frais de service spéciaux sont imposés. Si un agent des services frontaliers n'est pas disponible, le chargement mixte doit être livré à l'entrepôt d'attente intérieur.

103. Les transporteurs assujettis au PAD qui se déplacent à l'intérieur du pays sans plombs sont autorisés à mélanger des marchandises nationales et en douane dans un même véhicule. Si le véhicule doit être plombé en vue d'un examen dans un bureau intérieur, les procédures énoncées au paragraphe 95 du présent memorandum s'appliquent.

### **Exemptions au Manifeste électronique**

104. Cette section porte sur les circonstances dans lesquelles les données préalables à l'arrivée/au chargement sur le fret et/ou le moyen de transport ne sont pas exigées sous l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#). Une liste complète se trouve dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \[IPEC\]/Manifeste électronique - DECCE Routier](#).

105. Si les clients décident de transmettre les données pour l'une des exemptions et(ou) exceptions énumérées, ils doivent le faire dans les délais prescrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur doit indiquer dans les données sur le moyen de transport et le fret dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \[IPEC\]/Manifeste électronique – DECCE Routier](#).

**Nota :** L'ASFC effectuera un contrôle périodique des registres conservés par les transporteurs reliés aux données électroniques sur les moyens de transport et le fret, tel qu'indiqué au paragraphe 41 du présent memorandum. Cela englobe les données qui peuvent être transmises, si les clients décident de les transmettre, pour les marchandises et les moyens de transport qui, autrement, feraient l'objet d'exemptions ou d'exceptions.

### **Exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport**

106. Les exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport sont les suivantes :

- a) Le personnel, les véhicules, l'équipement de secours intervenant ou servant en cas d'urgence, tel que pour le transport d'organes humains pour les transplantations, les corps de sapeurs-pompiers, le transport de patients en ambulance, les équipes de secours aux sinistrés.



- b)* Expéditions PAD (chargements complets d'expéditions sous le Programme d'Autocotisation des Douanes (PAD)) – pour les marchandises éligibles qui rencontrent les exigences de l'article 10.2 du [Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#).
- c)* Retour du Service des douanes et de la protection des frontières (SDPF) des États-Unis : « retour » désigne le retour immédiat d'un moyen de transport et de son fret complet, qui se sont vu refuser l'entrée aux États-Unis par le SDPF-É.U. au même point d'entrée ou de sortie.
- d)* Produits de transmission continue (PTC) – électricité, pétrole brut, gaz naturel ou tout bien personnel tangible, qui est transportable par fil, par pipeline ou par un autre conduit.
- e)* Marchandises militaires à bord d'un moyen de transport détenu ou loué par l'armée.
- f)* Tracteur sans remorque
- i) Aussi connu sous le nom de semi-remorque. Exclut les tracteurs-remorques ou tout camion « complet », p. ex., fourgons grand volume. Le tracteur sans remorque ne doit pas :
- avoir d'équipement attaché (par exemple, remorque, châssis); (aux fins de la définition ci-dessus, un chariot ou un dispositif utilisé pour relier des remorques n'est pas considéré être une remorque, un châssis ou un semi-remorque);
  - transporter de marchandises commerciales;
  - être importé;
- ii) Seulement l'élément tracteur d'une combinaison tracteur et remorque.
- g)* Courrier (Postes Canada, US Mail, courrier international) – chargement complet uniquement.
- h)* Marchandises comprises dans les bagages personnels.
- i)* Transporteurs PAD ayant un moyen de transport vide avec un conducteur approuvé [CDRP/EXPRES](#) et des passagers, le cas échéant

### **Exceptions des données sur le fret – Seules les données sur le moyen de transport sont exigées**

107. Les exceptions des données sur le fret où seules les données sur le moyen de transport sont exigées sont les suivantes :

- a)* Les marchandises qui sont importées au Canada en vertu du programme des messageries – Expédition de faible valeur (EFV) par un service de messagerie approuvé en vertu du programme des messageries EFV de l'ASFC. Les chargements mixtes d'EVÉ/EFV (fret requis dans le cas des EVÉ). **Nota :** Pour les expéditions de faible valeur non importées en vertu du programme de messagerie EFV, doivent être fournies les données préalables sur le fret et le moyen de transport.
- b)* Les instruments de commerce international sont des conteneurs vides détenus par l'expéditeur ou l'importateur et également ceux enregistrés sous le dossier d'Ottawa ou comportant des numéros de banque de conteneur, qui sont utilisés pour acheminer des marchandises commerciales au Canada ou à l'extérieur du pays. Par exemple : boisseaux d'expédition, palettes, cages, coffres, boîtes, cartons, palettes, boîtes Gaylord, verrous de chargement/intercalaires d'appui, casiers, plateaux, chariots ou des marchandises similaires utilisées pour l'expédition de marchandises à l'échelle internationale.
- c)* Les mouvements en transit domestiques (un processus de transmission électronique pour les marchandises en transit est en voie d'élaboration).
- d)* Courrier (Postes Canada, US Mail, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte.
- e)* « Expéditions aériennes par camion », c.-à-d. fret aérien qui arrive au Canada à bord d'un moyen de transport routier (processus provisoire seulement; l'état final du Manifeste électronique exigera les données sur le fret et le moyen de transport pour les expéditions aériennes par camion).

- f) Réparations d'urgence – comprennent les moyens de transport qui ont été réparés à l'extérieur du Canada par suite d'un incident imprévu qui s'est produit à l'extérieur du Canada, et les réparations étaient nécessaires pour assurer le retour en toute sécurité du moyen de transport au Canada.
- g) Fardage – Matériel d'emballage, comme des planches, des blocs, des madriers, des renforts en métal ou en plastique, utilisé pour soutenir et protéger les paquets devant être expédiés et manipulés.

### **Processus d'expédition particuliers**

108. Les exemples suivants ne font pas l'objet d'exemptions relatives aux données préalables à l'arrivée mais les exigences de déclaration et/ou préalables à l'arrivée diffèrent d'une certaine manière.

#### **Moyens de transport vides**

109. Les moyens de transport vides exigent la transmission des données sur le moyen de transport avec un indicateur identifiant le moyen de transport comme étant vide. Les transporteurs PAD sont exonérés de la transmission des données sur leur moyen de transport vide avant l'arrivée.

#### **Expéditions refusées**

110. Les expéditions dont l'admission a été refusée au premier point d'arrivée en raison d'une interdiction, d'un contrôle ou d'un règlement (p. ex. la [Loi sur les licences d'exportation et d'importation](#), section VII du [Tarif des douanes](#)) doivent être retournées immédiatement aux États-Unis. Dans de tels cas, la déclaration du fret sera annulée.

#### **Exigences concernant les EFV/EVÉ par messageries**

111. Les expéditions qui sont admissibles et déclarées en vertu du programme des messageries – Expéditions de faible valeur (EFV) sont exonérées des exigences en matière de transmission des données préalables à l'arrivée sur le fret. Il faut néanmoins transmettre les données préalables à l'arrivée sur le moyen de transport à l'ASFC, en citant le code d'exception visant le fret pertinent. Pour de plus amples renseignements concernant le programme des messageries – EFV, veuillez consulter les mémorandums [D17-1-2, Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur \(ayant une valeur en douane qui ne dépasse pas 2 500 \\$CAN\)](#) et [D17-4-0, Programme des messageries d'expéditions de faible valeur](#).

112. Si du fret déclaré antérieurement dans le cadre du programme des EFV par messageries est retirée de la filière des EFV après l'arrivée à l'aide d'un formulaire Y50 produit par l'ASFC, le client ne transmet pas de données préalables à l'arrivée. Par contre, si celle-ci est retirée de la filière des EFV avant l'arrivée, une transmission complète des renseignements préalables à l'arrivée sera requise.

113. Si du fret déclaré antérieurement dans le cadre du programme des EFV par messageries est retiré de la filière des EFV après l'arrivée par le service de messageries parce que le client a indiqué que l'expédition ne réunissait pas les conditions du programme des EFV par messageries, le client ne transmet pas de données préalables à l'arrivée.

114. Si le client indique que du fret ne réunit plus les conditions permettant de bénéficier des privilèges de déclaration et de mainlevée du programme EFV avant l'arrivée au Canada de l'expédition, il existe une attente et une obligation envers le client, pour qu'il fournisse à l'ASFC les données préalable à l'arrivée.

#### **Expéditions aériennes par camion**

115. Lorsque le fret aérien est acheminé par un transporteur routier, il incombe à ce dernier de transmettre ses données sur le moyen de transport à l'ASFC (dans les délais prescrits applicables au mode routier), en indiquant le code d'exception du fret visant les expéditions aériennes par camion. Les données sur le fret seront présentées au PPA sous forme d'un connaissement aérien papier. Pour des renseignements supplémentaires sur les expéditions aériennes par camion, veuillez-vous reporter au [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#).

## Équipement auxiliaire

116. Équipement auxiliaire détenu par un transporteur/conducteur destiné à un usage répétitif; équipement nécessaire pour renforcer la sécurité, la sûreté, la retenue et la conservation des marchandises transportées (c.-à-d. chaînes et tirants ou traverses supports) (pas de palettes ni de dispositifs de même nature), y compris les chariots, à condition qu'ils soient utilisés pour le transport international de marchandises, c.-à-d. non importés au Canada pour la première fois.

117. Équipement auxiliaire ne doit pas être transmis à L'ASFC si l'équipement n'est pas importé au Canada comme commodité.

## TIR (Transit international routier) Carnet

118. L'ASFC n'accepte pas le Carnet TIR comme document de contrôle du fret valide pour l'importation, le transit ou l'exportation des marchandises.

119. Les données électroniques préalables à l'arrivée du fret et du moyen de transport doivent être transmises dans les délais prescrits dans le cas des importations accompagnées du Carnet TIR et des expéditions en-transit. Les expéditions accompagnées du Carnet TIR qui arrivent au Canada pour exportation doivent également être accompagnées des bons NCT de l'ASFC pour le mode de transport utilisé. Le Carnet TIR doit être présenté à l'ASFC au moment de l'arrivée ou de l'exportation.

## Marchandises égarées

120. Les transporteurs doivent transmettre les données préalables à l'arrivée sur le fret pour toutes les marchandises transportées au Canada, y compris les marchandises canadiennes trouvées égarées à l'extérieur du Canada, à moins qu'il n'existe une exemption ou une exception. Après vérification des faits, l'ASFC accordera au transporteur la mainlevée de l'expédition. La vérification consistera en l'obtention d'une preuve suffisante auprès du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis ou du transporteur. Le document de contrôle du fret sera acquitté par un renvoi au présent memorandum.

121. Les données sur les marchandises étrangères égarées au Canada doivent être transmises par voie électronique après l'arrivée dès que le transporteur découvre les marchandises. Les marchandises peuvent ensuite être exportées en vertu du [Règlement sur la déclaration des marchandises exportées](#) et tel qu'énoncé dans le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

## Marchandises excédentaires

122. Toutes les pièces excédentaires transportées dans une même expédition et repérées par le transporteur/agent d'expédition après l'arrivée sont considérées comme des marchandises excédentaires. Les transporteurs/agents d'expédition sont tenus de déclarer toutes marchandises excédentaires à l'ASFC dès qu'elles sont découvertes en communiquant un changement après l'arrivée à la transmission originale sur le fret. Des marchandises ne sont considérées excédentaires seulement lorsque des données préalables à l'arrivée ont été transmises et qu'une quantité de marchandise a été initialement déclarée lors de l'arrivée au PPA, et que subséquemment le nombre d'unité trouvé, par le transporteur ou l'agent d'expédition, se trouve à excéder le nombre d'unité déclaré à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée. Si aucune donnée n'a été transmise avant l'arrivée, qu'aucune déclaration n'a eu lieu et que les marchandises sont découvertes après l'arrivée, une telle situation constitue une non-déclaration, et non un excédant, et pourrait faire l'objet d'une sanction administrative pécuniaire.

## Marchandises manquantes

123. Des marchandises sont considérées manquantes quand des données préalables à l'arrivée ont été transmises et qu'une quantité a été déclaré lors de l'arrivée au PPA, et que subséquemment le nombre d'unité trouvé, par le transporteur ou l'agent d'expédition, est inférieur au nombre de pièces déclarées à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée. Les transporteurs/agents d'expéditions sont tenus de déclarer toutes marchandises manquantes à l'ASFC dès qu'elles sont découvertes en communiquant un changement après l'arrivée à la transmission originale sur le fret.

## Défaut de présentation de renseignements préalables à l'arrivée

124. L'ASFC exige des renseignements complets relatifs à toutes les marchandises spécifiées arrivant au Canada. Lorsqu'aucun renseignement préalable à l'arrivée n'a été transmis et qu'il n'existe pas d'autre exemption ou exception, le transporteur doit transmettre une déclaration de fret aussitôt que cela est constaté par le transporteur. Si l'ASFC découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée préalable à l'arrivée n'a été transmise, et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, des sanctions pourront être appliquées au transporteur pour non-déclaration.

125. Lorsque le moyen de transport est connu, le NRMT doit également être modifié pour y ajouter ce fret après l'arrivée.

126. Le fret découvert après l'arrivée qui n'est relié à un NRMT connexe sera présenté au bureau de l'ASFC le plus proche pour que son statut soit mis à jour électroniquement à « Arrivé ». Cette mesure est nécessaire pour permettre la mainlevée des marchandises.

## Importateur non résident

127. Pour les expéditions livrées au Canada dont le destinataire est un importateur non résident, le nom et l'adresse du destinataire à l'étranger sont acceptés dans les champs du nom et de l'adresse du destinataire dans la transmission sur le fret.

128. La partie canadienne à qui le fret est livré doit être mentionnée dans les champs nom et adresse de la partie devant recevoir la livraison. Le nom et l'adresse de la partie devant recevoir la livraison peut être un entrepôt, une cour de triage, etc. Il s'agit de l'endroit où prend fin le contrat du transporteur.

## Transmissions relatives aux expéditions « À l'ordre de »

129. Compte tenu des pratiques administratives courantes, l'ASFC accepte les mentions « À l'ordre de », « À l'ordre de l'expéditeur », « À l'ordre de la banque » ou « À l'ordre d'une autre entité nommée » dans le champ du destinataire à condition que le nom et l'adresse du propriétaire ou du représentant du propriétaire soient communiqués dans le champ de la partie à aviser. Voici des exemples qui clarifient les exigences de l'ASFC :

### Exemple 1 : « À l'ordre de » et « À l'ordre de l'expéditeur »

L'ASFC accepte la mention « À l'ordre de » et « À l'ordre de l'expéditeur » dans le champ du nom du destinataire. L'adresse, le nom de la ville et le pays sont des champs obligatoires pour le destinataire et, idéalement, les coordonnées de l'expéditeur sont répétées. Cependant, l'ASFC accepte des termes comme « mêmes données que l'expéditeur »; « voir ci-dessus »; etc., dans les champs de l'adresse et du nom de la ville. Le nom et l'adresse du propriétaire ou du représentant du propriétaire doivent être fournis dans le champ de la partie à aviser. L'adresse de livraison, si elle est différente, doit être communiquée dans les champs « adresse de livraison ».

### Exemple 2 : « À l'ordre de la banque ou d'une autre entité nommée »

Le nom de la banque ou de l'entité nommée doit être inscrit dans le champ du nom du destinataire. Puisque les champs de l'adresse, du nom de la ville et du pays sont obligatoires, l'adresse complète de la banque ou de l'autre entité nommée doit être inscrite dans les champs du nom et de l'adresse du destinataire. Le nom et l'adresse de la partie qui reçoit les marchandises au Canada doivent être transmis dans le champ de la partie à aviser. L'adresse de livraison, si elle est différente de l'adresse fournie dans les champs de la partie à aviser, doit être inscrite dans le champ de l'adresse de livraison.

## Entreprise de déménagement et effets personnels

130. Lorsque des effets personnels sont importés au Canada, le nom et l'adresse du destinataire sont exigés. Le nom de l'entreprise de déménagement peut être indiqué dans le champ de la partie à aviser.

## Programme d'autocotisation des douanes

131. La transmission des données préalables sur le fret PAD est facultative lorsqu'elle fait partie d'un chargement complet des expéditions de la PAD. Le processus papier actuel pour déclarer des marchandises PAD au PPA à

l'aide d'une feuille maîtresse à code à barre continuera d'être accepté. Cependant, si des marchandises admissibles au PAD sont incluses dans la transmission électronique de fret préalable à l'arrivée, le numéro d'entreprise de l'importateur approuvé PAD – ainsi que toutes les autres données électroniques sur les éléments de fret transmises avant l'arrivée – doivent figurer dans la déclaration afin que les marchandises soient « autorisées à être livrées » en vertu du programme PAD. Pour des renseignements supplémentaires sur la politique et les exigences du programme PAD, veuillez-vous reporter au [Mémorandum D3-1-7, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#).

**Nota :** Lorsque les expéditions PAD sont mélangées avec des expéditions non-PAD sur un moyen de transport, tous les détails du fret sont nécessaires, et l'indicateur PAD doivent être utilisés.

### **Un moyen de transport – plusieurs remorques – une expédition**

132. Lorsqu'une seule expédition est transportée sur deux remorques ou plus, tirées par un seul tracteur, un NCF doit être attribué à cette expédition. Chaque remorque doit être indiquée sur la déclaration du moyen de transport, et le champ « description » de la déclaration de fret indiquera le nombre d'unités et de remorques composant cette expédition, p. ex., « 100 unités contenues dans deux remorques ».

### **Déclaré et devant arrivée (DDA) et Manquant inclus dans la valeur (MIV)**

133. Les données pour le fret et le moyen de transport sont requis pour les expéditions du type DDA et MIV dans les délais prescrits L'ASFC acquittera les données du fret manuellement avec le numéro de transaction original associé aux marchandises.

### **Provisions de bord (marchandises importées pour servir de provisions de bord)**

134. Marchandises importées au Canada par des compagnies aériennes ou des navires afin d'être livrées à des navires ou à un entrepôt de stockage des douanes. Veuillez consulter le [Mémorandum D4-2-1, Règlement sur les provisions de bord](#) pour obtenir de plus amples renseignements.

135. L'information préalable à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport liée à des marchandises importées au Canada pour servir de provisions de bord doit être transmise électroniquement selon les lignes directrices et les procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) ainsi que dans ce mémorandum.

### **Boutiques hors-taxes (marchandises importées par des boutiques hors-taxes)**

136. Les marchandises importées au Canada par des boutiques hors-taxes et livrées directement à une installation de boutique hors-taxes agréée. Veuillez consulter les mémorandums [D4-3-4, Boutiques hors taxes – Responsabilités opérationnelles](#) et [D4-3-5, Boutiques hors taxes – Exigences concernant les ventes et le contrôle des stocks](#) pour obtenir de plus amples renseignements sur les boutiques hors taxes.

137. L'information préalable à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport liée à des marchandises importées et livrées directement à une boutique hors-taxes agréée doit être transmise électroniquement à l'intérieur des lignes directrices et des procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et dans ce mémorandum.

### **Marchandises dangereuses**

138. Le but du [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) est de protéger le public contre les dangers potentiels du transport de marchandises dangereuses en établissant et en réglementant les normes de sécurité, les marques de sécurité et les exigences en matière de sécurité visant ces produits.

139. Les marchandises dangereuses, les déchets dangereux, les explosifs et les matières radioactives sont des exemples de produits qui présentent un danger ou un risque pour la santé humaine ou l'environnement, et en tant que tels, ils sont réglementés et nécessitent un traitement spécial pendant le transport.

140. Le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) exige que toutes les expéditions de marchandises dangereuses soient classées, étiquetées, placardées, emballées et documentées d'une certaine manière par l'expéditeur. Pour plus obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le [Mémorandum D19-13-5, Transport des marchandises dangereuses](#).

141. Lors d'expéditions de marchandises dangereuses, les données préalable à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport doivent être transmises électroniquement suivant les lignes directrices du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) ainsi que celles de ce mémorandum.

### **Plan d'urgence en cas de panne de système**

142. Pour prendre connaissance des procédures détaillées en cas de panne externe ou de système de l'ASFC, veuillez consulter le [Plan d'urgence de l'ASFC en cas d'interruption de système – Mode routier \(BSF5115\)](#).

### **Mouvement sous douane**

#### **Avis d'arrivée**

143. À l'arrivée à la destination intérieure, l'exploitant de l'entrepôt procède à la réception électronique des marchandises, transférant ainsi la responsabilité des marchandises du transporteur à l'entrepôt.

144. Lorsqu'un chargement entier est composé de marchandises qui, avec l'autorisation de l'ASFC, peuvent être acheminées directement à l'installation autorisée (c.-à-d. des spiritueux, des produits du tabac pour des fabriques munies d'une licence), l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt est présenté à l'ASFC au moment de la mainlevée. Dans ce cas, le document d'acquiescement est présenté à la salle des comptoirs principale plutôt qu'à une salle des comptoirs d'un entrepôt d'attente routier.

145. Lorsqu'un importateur veut dédouaner une partie seulement de la quantité indiquée sur le manifeste, il doit utiliser le formulaire A10, *Résumé de contrôle du fret*. Pour de plus amples renseignements, consultez le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

146. L'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC du formulaire A10 doit être signé par l'agent des services frontaliers qui accorde la mainlevée, le cas échéant, et doit être remis à l'exploitant d'entrepôt pour permettre la livraison des marchandises au destinataire.

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

147. Le fret qui arrive par transport routier pour être acheminé à l'intérieur du pays au moyen d'un document de contrôle du fret routier doit être livré à un entrepôt d'attente de catégorie B, à moins qu'il ne soit exempté de cette exigence. La liste des exemptions figure dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

148. Le fret peut être transféré à un autre entrepôt d'attente de catégorie B autorisé qui relève du même bureau de l'ASFC ou à un autre bureau de l'ASFC après présentation d'un nouveau manifeste.

149. Les expéditions groupées peuvent être transférées d'un entrepôt d'attente routier à l'entrepôt d'attente de catégorie CW d'un transitaire cautionné (ou de son mandataire) après présentation des papiers creux à l'ASFC. Pour obtenir de plus amples informations sur le papier creux électronique et le transfert vers un entrepôt d'attente de catégorie CW, veuillez vous référer au [Mémorandum D3-3-1, Transport du fret expédié et groupé – Importations](#).

150. Le fret qui arrive par transport aérien, ferroviaire ou maritime pour être acheminé en douane au moyen d'un document de contrôle du fret routier doit faire l'objet d'un nouveau manifeste à l'entrepôt d'attente primaire et doit être livré à l'entrepôt d'attente de catégorie B à destination.

151. Les conteneurs intacts destinés à l'exportation qui arrivent accompagnés de contrôle du fret routier peuvent être livrés à l'entrepôt d'attente d'exportation seulement si TRANSMISSION de contrôle du fret routier précise que les marchandises doivent être exportées.

152. Le fret peut seulement être livré à l'entrepôt d'examen à la frontière terrestre du bureau de l'ASFC où le fret a initialement été importé au Canada, à moins qu'il ne soit exempté de l'exigence mentionnée dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Notifications et messages d'erreur

153. Toutes données préalables à l'arrivée reçues seront validées et traitées au moyen des systèmes de l'ASFC et l'ASFC transmettra des messages de réponse à l'expéditeur. Des avis sont envoyés à l'expéditeur de la même façon que celle-ci a été reçue.

154. Les clients peuvent s'attendre à recevoir deux types de messages-réponses des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent des documents préalables à l'arrivée par voie électronique :

- a) Réponses positives
- b) Réponses d'erreur

155. Les réponses positives sont transmises dans la forme d'un « Accusé de réception ». L'accusé de réception est généré lorsque la transmission d'EDI a passé les révisions de syntaxe, conformité et validation avec succès.

156. Les messages d'erreur seront transmis à l'expéditeur, indiquant la nature de l'erreur sous forme d'un avis de rejet. Les transporteurs doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC en temps opportun.

157. Pour une description complète des avis, des codes et messages d'erreur et leur application, ainsi que des avis de demandes de renseignements, veuillez consulter la section du site Web concernant le [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) (DECCE) ou le Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales [IPEC]/Manifeste électronique - DECCE Routier.

## Manifeste acheminé

158. Dans le cas des expéditions groupées, les agents d'expédition sont capables de nommer toute partie, y compris leur transporteur principal « Partie secondaire à aviser », ce qui permet ce parti de voir les données sur les papiers creux.

159. Pour obtenir plus de renseignements sur le manifeste acheminé, veuillez consulter le [chapitre 11, IPEC/Manifeste électronique – avis, du DECCE](#).

## Corrections apportées aux données sur le fret et/ou le moyen de transport

160. Les changements ou modifications concernant les données sur le fret et/ou le moyen de transport doivent être faits aussitôt qu'ils sont connus.

### Ajouter, modifier, supprimer (annuler)

161. Un « ajout » est utilisé pour la première transmission des données (originale), qu'il s'agisse de données sur le fret ou le moyen de transport. Il doit être transmis dans les délais prescrits et conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

162. Un « changement » comprend la retransmission avant l'arrivée de l'ensemble du fichier (tous les éléments de données applicables), qui remplacera alors l'ensemble du fichier au dossier. Généralement, le transporteur est tenu de transmettre un changement afin de mettre à jour le fichier courant sur le fret ou le moyen de transport enregistré lorsqu'un des éléments de données sur la transmission courante à l'ASFC change. Les éléments de données ne doivent pas être transmis séparément.

163. Toutefois, si le NCF indiqué dans une transmission du fret ou le NRMT indiqué dans une transmission du moyen de transport doit être changé, le client doit d'abord transmettre un fichier pour supprimer la déclaration sur le fret/moyen de transport, puis transmettre un ajout pour la nouvelle déclaration avec le nouveau NCF ou NRMT. Une demande de changement ne sera pas acceptée dans ce cas.

164. Une « suppression » (annulation) est utilisée pour l'élimination complète de fichiers ou de lots de fichiers avant l'arrivée. Si des éléments de données ou des boucles de segments doivent être supprimés, ils doivent être traités comme des changements. Les données transmises pour la suppression ne doivent pas nécessairement être identiques à celles de l'ajout ou du changement original – seules les données « clés » (c.-à-d. le NCF ou le NRMT et le fait que le fichier concerne le fret ou le moyen de transport) doivent être identiques.

165. On peut effectuer une annulation à tout moment jusqu'à l'arrivée au bureau de déclaration. Si une transmission du moyen de transport figure dans le dossier, elle doit être modifiée ou annulée avant que du fret connexe puisse être annulé. Les enregistrements sur le fret et le moyen de transport doivent être supprimés (annulés) s'ils ne sont pas utilisés dans une période de 90 jours.

### **Modifications après l'arrivée**

166. Les changements concernant les données sur le fret ou le moyen de transport doivent être effectués aussitôt qu'ils sont connus.

167. Certains éléments de données clés ne peuvent être modifiés ou annulés électroniquement après l'arrivée. Si l'on doit modifier ou annuler ces éléments de données, il faut remplir le formulaire en ligne – [Formulaire de demande de correction manuelle du papier creux, du fret et du moyen de transport après l'arrivée – Tous les modes](#) (BSF673). Les transporteurs/agents d'expédition ont jusqu'à 90 jours pour présenter la demande de correction à l'ASFC.

168. Les clients ont maintenant des options supplémentaires pour la présentation du formulaire BSF673 :

- a) en personne (en deux exemplaires) au pont Ambassador, Opérations commerciales de l'ASFC, 4285 Industrial Drive, Windsor, Ontario, N9C 3R9
- b) par courriel à [CBSA-ASFC\\_SOR\\_Windsor\\_emanifest@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:CBSA-ASFC_SOR_Windsor_emanifest@cbsa-asfc.gc.ca)
- c) par télécopieur au 519-967-4206

169. Dans les cas où une correction immédiate est nécessaire lorsque le moyen de transport est arrivé et a été déclaré au point d'entrée (p. ex. le chauffeur est en attente), le formulaire BSF673 rempli (en double exemplaire) peut être présenté au point d'entrée pour le traitement de la cargaison en vue de permettre au moyen de transport de continuer sa route;

- a) L'utilisation du formulaire [BSF673](#) s'applique maintenant à tous les modes de transport;
- b) Les papiers creux et les messages de fermeture des papiers creux ont été ajoutés;
- c) Le titre du formulaire a été modifié pour refléter les changements mentionnés ci-dessus.

### **Renseignements sur les sanctions**

170. Pour de l'information sur les sanctions administratives, veuillez consulter le [Mémorandum D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#).

171. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être imposées. De plus amples renseignements sur les sanctions administratives pécuniaires se trouvent sur le [site Web de l'ASFC](#).

172. Le défaut de respecter les exigences de l'ASFC énoncées dans la [Loi sur les douanes](#) peut entraîner la saisie et la confiscation compensatoire des marchandises et/ou du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations peuvent être déposées au criminel.

### **Renseignements supplémentaires**

173. Pour plus d'information, si vous êtes au Canada, communiquez avec le Service d'information sur la frontière au **1-800-461-9999**. De l'extérieur du Canada, composez le 204-983-3500 ou le 506-636-5064. Des frais d'interurbain seront facturés. Les agents sont disponibles durant les heures normales d'ouverture des bureaux (8 h à 16 h, heure locale), du lundi au vendredi (sauf les jours fériés). Un ATS est aussi disponible pour les appels provenant du Canada : **1-866-335-3237**.



## Annexe

### Instructions pour remplir le formulaire A8B, *Manifeste de transit – Canada – États-Unis*

1. Transporteur en transit au Canada – Cette case doit être cochée.
2. Province (État), No d'immatriculation – Indiquez le numéro d'identification du véhicule, c'est-à-dire son numéro d'immatriculation, l'année et la province (État).
3. Tracteur – Indiquez le numéro du tracteur du véhicule.
4. Remorque – Indiquez le numéro de la remorque du véhicule.
5. Autre – Indiquez le numéro d'identification du véhicule pour les véhicules autres que les tracteurs et les remorques.
6. Bureau de départ – À la sortie des États-Unis, indiquez le bureau de douane américain.
7. Bureau de retour – À l'entrée aux États-Unis, indiquez le bureau de douane américain.
8. No de permis canadien – Nous assignons un numéro qui est tiré de la série des manifestes de transit.
9. No de cautionnement de l'ASFC – En ce qui concerne les cautionnements pour un seul voyage, indiquez le numéro d'autorisation qui figure sur le formulaire E370, Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions. Les transporteurs cautionnés doivent indiquer le code de transporteur qui leur a été assigné par l'ASFC.
10. Nom du transporteur importateur – Indiquez le nom du transporteur. Dans le cas de véhicules loués, indiquez le nom de la compagnie de location du véhicule.
11. Nom du camionneur ou de l'agent du transporteur – Indiquez le nom du conducteur. Dans le cas de véhicules loués, indiquez le nom de la compagnie de location du véhicule.
12. Bureau et date d'arrivée – L'ASFC indique le bureau de l'ASFC où le véhicule est entré au pays ainsi que la date.
13. Nos des plombs et initiales de l'agent des services frontalier – L'ASFC vérifie les numéros des plombs et l'agent des services frontaliers appose ses initiales sur le formulaire.
14. Bureau et date de sortie – L'ASFC indique le bureau de l'ASFC où le véhicule est sorti du pays ainsi que la date.
15. Plombs intacts – L'agent de l'ASFC coche la case « oui » ou « non » afin d'indiquer si les plombs sont intacts ou non.
16. Autre irrégularité – L'agent de l'ASFC coche la case « oui » ou « non » afin d'indiquer si des irrégularités ont été constatées ou non.
17. Initiales de l'agent de l'ASFC – L'agent des services frontaliers qui traite les documents au bureau de l'ASFC de sortie y appose ses initiales.
18. Nos des lettres de voiture – Indiquez les numéros des feuilles de route.
19. Nombre de colis – Indiquez le nombre de colis et la description des marchandises figurant sur la feuille de route.
20. Valeur – Vous n'avez pas besoin de remplir cette zone pour les marchandises en transit au Canada.
21. Signature du camionneur ou de l'agent du transporteur – Ce document doit être signé par le camionneur ou par l'agent du transporteur.

<b>Références</b>	
<b>Bureau de diffusion</b>	Unité des programmes des transporteurs et du contrôle du fret Division des politiques et gestion de programme Direction du programme commercial
<b>Dossier de l'administration centrale</b>	7700-1
<b>Références légales</b>	<a href="#"><i>Loi sur les douanes</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur le transit des marchandises</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits</i></a> <a href="#"><i>Tarif des douanes</i></a>
<b>Autres références</b>	<a href="#">D1-7-1</a> , <a href="#">D3-1-1</a> , <a href="#">D3-1-7</a> , <a href="#">D3-1-8</a> , <a href="#">D3-2-1</a> , <a href="#">D3-3-1</a> , <a href="#">D22-1-1</a> ,
<b>Ceci annule le mémorandum D</b>	D3-4-2 daté le 28 septembre 2015

<b>Final Approval</b>	
<b>(check one option, obtain required signatures and date)</b>	
<input type="checkbox"/> <b>OK to E-PRINT</b> <input type="checkbox"/> <b>OK to E-PRINT once written corrections are made</b> <input type="checkbox"/> <b>Once written corrections are made, RESUBMIT new proofs</b>	
_____ <b>Manager's approval/signature</b> Date: _____	_____ <b>Print Manager's name</b>
_____ <b>Director's approval/signature</b> Date: _____	_____ <b>Print Director's name</b>