



## Mémoire D3-6-6

Ottawa, le 17 août 2015

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

#### En résumé

Ce mémoire a été revu en entier. Les modifications suivantes y ont été apportées :

- a) les processus du Manifeste électronique avant l'arrivée, à l'arrivée et après l'arrivée ont été inclus, annulant ainsi le Mémoire D12-4-1;
- b) les processus pour le transport en-transit ont été inclus, annulant ainsi le Mémoire D3-6-7;
- c) enlever les références au programme de la post-vérification qui a pris fin le 1<sup>er</sup> août 2014;
- d) les noms de la division et de la direction générale ont été changés pour les appellations en vigueur.

Ce mémoire énonce et explique les procédures spécifiques de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour la déclaration et le contrôle du fret importé au Canada par les transporteurs ferroviaires.

Ce mémoire n'énonce pas les politiques et procédures en vigueur pour la déclaration des marchandises dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD); les exigences de déclaration du fret consolidés et processus pour les agents d'expédition, pour les marchandises commerciales ou personnelles transportées par une personne qui ne remplit pas les critères permettant d'être désigné en tant que transporteur ni pour les 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 le processus à l'arrivée et après l'arrivée, veuillez consulter le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#). Pour obtenir des renseignements sur les politiques, lignes directrices et procédures du PAD dans le [Mémoire D3-1-7, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#). Pour de plus amples renseignements sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, veuillez consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#). Enfin, pour obtenir de l'information 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 les Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada (AECDC), etc.

**Bureau de déclaration** – Le bureau où le fret ferroviaire traverse physiquement au Canada au PPA. Le point d'arrivée de tout fret à bord d'un moyen de transport doit correspondre au bureau de déclaration.

**Client** – Toute personne qui :

- a) envoie des informations à l'ASFC;
- 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 (DCF)** – Manifeste ou autre document de contrôle qui fait office de dossier d'une expédition entrant 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.

**EFV - 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. Consultez la définition de « Programme des messageries EFV » ci-dessous.

**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 connaissement, 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 connaissement, 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 connaissement, une seule feuille de route ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition.

**Fret** – Terme utilisé pour décrire un ensemble de marchandises. Il consiste en un groupe de marchandises connexes. Le fret est décrit en détail sur le connaissement, le manifeste 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, caisses, 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.

**MAAEA** – message d'attestation d'arrivée aux entrepôts d'attente

**MAAMT** – Message d'attestation de l'arrivée de 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.

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

**PPA** – Premier point d'arrivée

**PPIO** – Premier point d'intervention opérationnelle – Il s'agit du premier arrêt, au Canada, où l'ASFC a l'occasion de monter à bord du moyen de transport ferroviaire, d'interroger l'équipage et/ou d'examiner le fret.

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

**Programme des messageries EFV** – Marchandises EFV qui sont importées sous le Programme des messageries EFV par un service de messagerie approuvé. Les marchandises EFV sont dispensées du processus du manifeste électronique.

**RASP** – Régime de sanctions administratives pécuniaires

**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.

**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.

**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, ait loué le moyen de transport ou que toute forme de cautionnement ait été enregistré sur le moyen de transport.

**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.

**Wagon tampon** – Wagon ferroviaire qui peut être vide ou chargé de matériaux inertes non dangereux, qui forme une partie du train et qui vise à assurer la protection de l'équipage de ce dernier par rapport à d'éventuels matériaux dangereux ou combustibles et ces derniers, de toute cause d'incendie potentielle.

## Généralités

2. La [Loi sur les douanes](#), le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#), établissent le moment, la manière et la personne qui est tenue d'envoyer les données préalables à l'arrivée sur le fret commercial (pour importation ou en transit) et sur les moyens de transport entrant ou en transit au Canada. Ces documents établissent le moment, la manière et la personne qui est tenue de déclarer les marchandises entrant ou en transit au Canada.
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 dispositions contraires dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#), toutes les marchandises qui sont importées ou transportées en transit au Canada doivent être déclarées à l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) au Canada, même si elles ne sont pas visées par l'exigence qui consiste à fournir l'Information préalable sur les expédition 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. Le PPIO est le premier arrêt, au Canada, où l'Agence de services frontaliers du Canada (ASFC) a la possibilité de monter à bord du moyen de transport ferroviaire, d'interroger l'équipe et/ou d'examiner le fret.

### **Exigences relatives à la sécurité**

6. Un transporteur ou un agent d'expédition canadien qui souhaite être cautionné aux termes d'une autorisation générale doit compléter une demande et présenter un cautionnement sous la forme énoncée selon les [formulaires qui se trouvent sur le site Web de l'ASFC](#).

7. Afin de devenir un transporteur cautionné ou un agent d'expédition cautionné, un cautionnement doit être déposé conformément au [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

### **Obligations des transporteurs**

8. Tous les transporteurs transportant des marchandises spécifiées au Canada doivent transmettre à l'ASFC par voie électronique des données spécifiques relatives au fret et au moyen de transport dans les délais prescrits, tel qu'énoncé dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La communication de ces données dans les délais prescrits satisfait à l'exigence énoncée à l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).

9. La transmission de données électroniques préalables à l'arrivée sur le fret/le moyen de transport ne constitue pas une « déclaration » au sens du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Au sens du paragraphe 12(1) de la *Loi*, n'est effectuée une déclaration qu'au moment où l'exploitant du moyen de transport ferroviaire transmet un message électronique d'arrivée une fois que le moyen de transport a franchi la frontière internationale qui sépare le Canada des États-Unis. L'ASFC accepte ce message d'arrivée électronique au plus tôt 30 minutes avant l'arrivée du moyen de transport à la frontière canadienne.

10. 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 situé sur la déclaration de moyen de transport, en précisant les numéros de contrôle du fret (NCF) des transmissions de fret correspondantes visant les marchandises qui sont réputés avoir été déclarés en vertu du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Ce message servira de « preuve de déclaration » du transporteur.

11. Un message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport doit également être reçu et peut être produit dans un créneau de 30 minutes pour les arrivées électroniques, ce qui permet aux transporteurs ferroviaires de transmettre leur demande d'arrivée jusqu'à 30 minutes avant l'arrivée réelle à la frontière canadienne.

12. 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 sources (c.-à-d. des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande.

13. Selon le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), le 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 et le moyen de transport par voie électronique, conformément aux exigences, spécifications et procédures techniques énoncées dans le [chapitre 3 du Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) (DECCE), Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique - ferroviaire.

14. Le 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 Numéro de référence du moyen de transport (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](#).

15. 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](#).

16. 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'Agence](#).

### **Exigences relatives à l'identification du transporteur**

17. Tout transporteur transportant ou faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada doit avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC.

18. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du NCF et du NRMT.

19. 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. Ce numéro de code de transporteur doit figurer sur tous les documents de contrôle du fret présentés ou transmis à l'ASFC.

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

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

### **Contrôle**

22. 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, si les renseignements transmis avant l'arrivée sont véridiques, exacts et complets et correspondent aux renseignements contenus dans les documents source en dossier. Cela comprend l'utilisation de codes d'exception/exemption.

### **Procédures de déclaration et de contrôle du fret**

23. 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 ferroviaire est obligatoire pour tout fret importé non exempté.

24. Avant l'arrivée ou au moment de l'arrivée des marchandises au Canada, le transporteur ferroviaire transmet électroniquement le formulaire A1 Déclaration d'entrée de train et précise les expéditions pour lesquelles les détails du fret ont déjà été reçus et acceptés par l'ASFC. Les équipages de train doivent aussi s'acquitter de leurs formalités douanières.

25. À l'arrivée des marchandises en douane à la destination finale (dépôt d'attente ferroviaire), l'exploitant de l'entrepôt transmettra à l'ASFC le message d'attestation d'arrivée aux entrepôts d'attente (MAAEA). De plus amples informations sur le MAAEA et autres avis peuvent être lu dans le [chapitre 11 IPEC/Manifeste électronique – avis](#).

26. Les expéditions qui ne peuvent entrer au Canada en raison d'interdictions douanières ou de règlements d'autres ministères, telle que [l'Agence canadienne d'inspection des aliments \(ACIA\)](#), doivent être immédiatement retournées aux États-Unis sous contrôle douanier.

27. Si l'ASFC accorde la mainlevée des marchandises se trouvant dans un entrepôt d'attente exploitée par une société ferroviaire, le message d'avis de mainlevée (STAM) ou l'avis de manifeste acheminé confère à l'agent le pouvoir d'accorder la mainlevée de l'expédition au destinataire.

28. Une autorisation n'est pas nécessaire si l'importateur détient un agrément pour un entrepôt d'attente ferroviaire de déchargement de wagons complets de type PS (voie d'évitement ferroviaire privée). Dans un tel cas, le wagon, ainsi que son chargement, peuvent être livrés directement par le transporteur au destinataire, qui doit s'assurer que les plombs n'ont pas été rompus et que les marchandises n'ont pas été enlevées avant que l'ASFC n'en ait autorisé la mainlevée.

29. Lorsqu'elle autorise la mainlevée, l'ASFC transmet au transporteur ferroviaire un message électronique d'avis de mainlevée autorisant la mainlevée des marchandises.

### **Délais pour la réutilisation du Numéro de contrôle du fret et du Numéro de référence de moyen de transport**

30. Les NCF et les NRMT dans le mode ferroviaire doivent être uniques et ne peuvent pas être réutilisés pendant trois ans à compter du 1er janvier de l'année suivant leur utilisation initiale.

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

31. Les transporteurs doivent transmettre les données au moyen des systèmes d'échange de données informatisés (EDI) 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 dans la [Loi sur les douanes](#).

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

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

33. Les clients EDI peuvent choisir de transmettre leurs propres données à l'ASFC ou d'utiliser un prestataire de services. Plus amples informations concernant l'EDI, la manière de participer et les moyens de communications électroniques au [chapitre 3 IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire](#).

34. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou au processus de demande connexe, 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

Courriel : [TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca)

Téléphone : **1-888-957-7224** (Option 1), appels au Canada et aux É.-U., et 1-613-946-0762 pour les appels outre-mer.

### **Transmission de données exactes**

35. 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.

36. Il n'est pas obligatoire d'insérer les lettres « SEA » dans un numéro SEA, mais si un transporteur insère des lettres dans le numéro SEA, il doit alors utiliser exactement le même numéro dans sa transmission sur le fret préalable à l'arrivée.

37. 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.

## Lignes directrices pour la transmission des données avant l'arrivée

### Données sur le fret

38. 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 ferroviaire est obligatoire pour tout fret importé non exempté.
39. 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.
40. Les données électroniques sur le fret ferroviaire 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.
41. Les transmissions électroniques sur le fret doivent être transmises avec un type de mouvement/une option de service applicable, tel que décrit dans le [Chapitre 3 : IPEC\Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).
42. Un code de sous-emplacement est obligatoire pour les marchandises sous douanes et optionnel pour les expéditions pour lesquels la mainlevée est demandée au PPA. 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. échec de la demande SEA) et que les marchandises se qualifient pour un mouvement sous douane.
43. Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur ferroviaire doit inclure dans les données sur le fret dans le [Chapitre 3 : IPEC\Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).

### Mouvements multimodaux

44. 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.
45. Le mouvement multimodal concerne le fret documenté sur un document de transport utilisé pour un mode de transport donné, mais qui arrive au Canada par un mode de transport différent. Le transporteur du fret 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.
46. 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 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

47. 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](#).
48. 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.
49. Les données électroniques préalables à l'arrivée sur le moyen de transport peuvent être transmises jusqu'à 90 jours avant l'arrivée.
50. Dans le cas d'un moyen de transport vide, un indicateur « vide » doit être utilisé dans le champ approprié pour indiquer un moyen de transport sans fret.

51. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 3 : IPEC\Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).

### **Délais de transmission**

52. 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 et le moyen de transport dans les délais spécifiés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

53. Dans le mode ferroviaire, les renseignements sur le moyen de transport et le fret qui sont liés aux marchandises spécifiées doivent être reçus et validés par l'ASFC, comme l'indique le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), au moins deux heures avant que le moyen de transport n'arrive au PPA.

54. Pour les exemptions aux exigences de données sur le fret, veuillez-vous reporter au [Chapitre 3 : IPEC\Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).

55. Les messages correctement formatés reçus moins de deux heures 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.

56. 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.

### **Sceaux de l'entreprise appliqués avant l'arrivée au PPA**

57. Si un wagon ou une partie de celui-ci 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.

### **Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport**

58. Pour respecter les exigences en matière de déclaration aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le transporteur exploitant le moyen de transport doit transmettre un MAAMT par EDI à son arrivée au PPA.

59. Obligatoire, le MAAMT s'ajoute à l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) déjà transmise sur le fret et le moyen de transport dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

60. Le transporteur exploitant le moyen de transport ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom élabore le MAAMT et le transmet par EDI à l'ASFC.

61. Une arrivée dans le mode ferroviaire est définie comme le moment où le moyen de transport est physiquement arrivé au Canada. Le MAAMT doit être transmis et reçu dans une fenêtre de 30 minutes, permettant aux transporteurs ferroviaires d'envoyer leur demande pour une arrivée jusqu'à 30 minutes à l'avance de leur arrivée réelle à la frontière canadienne.

62. Une fois le MAAMT est reçu, validé et accepté, le système de l'ASFC met à jour le statut du moyen de transport et du fret associé et il accuse réception de la déclaration de ceux-ci aux termes du paragraphe 12(1) à l'aide d'un message « Avis de déclaration » envoyé à l'expéditeur du message d'arrivée. Il est indiqué dans cet avis que le transporteur exploitant le moyen de transport (selon le code de transporteur de l'ASFC transmis dans la déclaration de moyen de transport) s'est acquitté de son obligation, aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), de déclarer le moyen de transport et toutes les expéditions dont le détail est donné sur les documents de fret qui sont liés à ce moyen de transport. Le MAAMT produira les messages d'avis de mainlevée (pour les expéditions demandant une mainlevée au PPA) ou de renvoi, selon le cas. Pour plus de renseignements, veuillez consulter le document IPEC/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre (situé au [Chapitre 3 : IPEC\Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#)).

63. Tous les avis envoyés au transporteur aux termes du paragraphe 12(1) doivent être conservés et mis à la disposition de l'ASFC sur demande lors du contrôle de l'observation, conformément aux exigences du [Règlement sur le transit des marchandises](#).

64. Pour obtenir la liste complète des données à inclure dans le message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport, veuillez consulter le document IPEC/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre. Pour obtenir un exemplaire du guide, veuillez communiquer avec l'[Unité des services techniques aux clients commerciaux](#).

## **Expéditions en-transit et expéditions qui transitent**

### **Rapport du moyen de transport – fret transitant par le Canada à destination ou en provenance de l'étranger**

65. Les transporteurs ferroviaires doivent déclarer le fret transitant par le Canada à l'ASFC au PPA ainsi qu'au bureau de sortie par l'entremise de l'Échange de données informatisé (EDI). Le formulaire A5, Déclaration de sortie de train, doit être utilisé pour déclarer le moyen de transport au bureau de sortie. Comme alternative, l'ASFC acceptera la feuille de décomposition interne du train du transporteur pour les expéditions en-transit présenté sur copie papier.

### **Procédures de déclaration et de contrôle du fret pour les marchandises des États-Unis en-transit au Canada (États-Unis – Canada – États-Unis)**

66. Les transporteurs ferroviaires utilisant l'ÉÉD ne sont plus obligés de se servir du formulaire [BSF708, Manifest en transit mode ferroviaire](#) pour déclarer des expéditions en transit à travers le Canada (É.-U. – Canada – É.-U.) ou en transit à travers les États-Unis (Canada – É.-U. – Canada). Au lieu de cela, les transporteurs ferroviaires ont la possibilité de transmettre les données préalables à l'arrivée du fret par le Manifeste électronique. Il est rappelé aux transporteurs ferroviaires que s'ils transmettent les données sur le fret par voie électronique, ils **ne doivent pas** utiliser le code d'exception pour le fret en-transit sur la déclaration du moyen de transport et noter « en-transit » dans le champ des instructions spéciales de la déclaration du fret.

**Nota** : Cette procédure est provisoire et cessera d'être appliquée lorsqu'un processus électronique de déclaration du fret en-transit sera disponible.

67. Le formulaire A5, Déclaration à la sortie du train, doit être présenté à la sortie du Canada. Les transporteurs doivent exporter des wagons complets avec des plombs intacts au bureau de sortie. Si les plombs sont brisés, les wagons doivent être conduits à un dépôt d'examen ferroviaire pour qu'un agent des services frontalier effectue une vérification matérielle du contenu par rapport aux feuilles de route pertinentes. La mainlevée sera ensuite accordée pour le retour des wagons aux États-Unis.

**Nota** : Si l'agent constate qu'il manque des marchandises dans un wagon, le transporteur devra payer les droits et taxes sur toutes les marchandises manquantes.

68. Les transporteurs ne doivent pas détourner les wagons vers des destinations au Canada. Si le transporteur détourne des wagons en transit ou si le fret est retenu pour qu'on en dispose au Canada, les agents retiendront immédiatement ces wagons et communiqueront les détails à l'[Unité des conformités des transporteurs](#).

69. Les transporteurs peuvent exporter les wagons en transit à n'importe quel bureau de l'ASFC où des voies ferrées traversent la frontière internationale. L'ASFC va permettre le changement dans un parcours d'un bureau de sortie à un autre et ne considérera pas ce remplacement comme un détournement aux fins douanières.

### **Procédures pour les marchandises du Canada en-transit aux États-Unis (Canada – États-Unis – Canada)**

70. Le formulaire A5, Déclaration à la sortie du train, doit être présenté à la sortie du Canada pour la première étape du mouvement du fret en-transit. Lorsqu'ils entrent de nouveau au Canada, les transporteurs ferroviaires sont tenus de transmettre les données sur le fret d'origine canadienne à titre d'importation au Canada. Il est demandé aux transporteurs ferroviaires d'inclure la mention « marchandises d'origine canadienne en-transit » dans le champ des instructions spéciales de la déclaration du fret.

**Nota** : Cette procédure est provisoire et cessera d'être appliquée lorsqu'un processus électronique de déclaration du fret en-transit sera disponible.

## Mouvements interréseaux

71. Les transporteurs ferroviaires peuvent transférer des marchandises sous douane à un transporteur secondaire cautionné pour exportation en vertu du document de contrôle du fret (DCF), à condition que la destination finale soit indiqué sur le DCF d'origine.

72. Le transporteur transférant le fret à un autre transporteur maintiendra la responsabilité légale des biens jusqu'au moment de l'acquittement du fret par l'exploitant du moyen de transport à l'export en déclarant le DCF sur le formulaire A5, rapport d'exportation.

## Exemptions au Manifeste électronique

73. Cette section porte sur les circonstances dans lesquelles les données préalables sur le fret ne sont pas exigées en vertu de l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#). Une liste complète se trouve dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).

74. 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 - routier](#).

**Nota** : L'ASFC effectuera un contrôle périodique des registres conservés par les transporteurs reliés aux données électroniques sur le fret, tel qu'indiqué au paragraphe 22 du présent memorandum. Cela englobe les données qui peuvent être transmises, si les clients décident de les transmettre, pour les marchandises qui, autrement, feraient l'objet d'exemptions.

## Exemptions des données sur le fret – seules les données sur le moyen de transport sont exigées

75. Les exemptions 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.
- b) Les chargements mixtes EVÉ/EFV (fret requis dans le cas des EVÉ) **Nota** : Pour les expéditions de faible valeur non importées en vertu du programme EFV, doivent être fournies les données préalables sur le fret et le moyen de transport.
- c) 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, caisses, 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.
- d) Courrier (Postes Canada, US Mail, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte.
- e) 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.
- f) Déplacements domestiques en transit : train transportant des expéditions en transit partiels – période provisoire (un processus électronique pour les déplacements en transit est en cours de développement).
- 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.
- h) Wagons tampons chargés servant à la protection de l'équipe de train de toute substance dangereuse ou combustible ainsi que ces dernières, d'éventuelles sources d'inflammation.

i) Moyens de transport vides – la transmission sur le moyen de transport requière un indicateur identifiant le moyen de transport comme étant vide.

76. Les exigences relatives à la déclaration à l'arrivée sous l'article 12(1) de la [Loi sur les douanes](#) pour toutes les exemptions susmentionnées sont énoncées dans le paragraphe 10 du présent memorandum.

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

77. Les exemples suivants ne font pas l'objet d'une exemption concernant les données préalables à l'arrivée, mais les exigences de déclaration ou les exigences préalables à l'arrivée diffèrent d'une certaine manière.

### **Marchandises égarées**

78. Les transporteurs doivent transmettre les données préalables à l'arrivée sur le fret pour toutes les marchandises transportées au Canada, y compris les marchandises égarées à l'extérieur du Canada, à moins qu'il n'existe une exception.

79. 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**

80. Toutes les pièces excédentaires transportées dans une même expédition et repérées par le transporteur après l'arrivée sont considérées comme des marchandises excédentaires. Les transporteurs 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 être soumise à une action pécuniaire.

### **Marchandises manquantes**

81. 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, est inférieur au nombre de pièces déclarées à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée. Les transporteurs 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**

82. 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. 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 défaut de fournir de renseignements préalables à l'arrivée.

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

84. 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

85. 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.

86. 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 »

87. 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 inscrits dans le champ de la partie à aviser. L'adresse de livraison, si elle est différente de l'adresse fournie dans le champ de la partie à aviser, doit être inscrite dans le champ de l'adresse de livraison.

## Entreprise de déménagement et effets personnels

88. 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.

## Réparations non urgentes

89. Pour les réparations qui ont été apportées à des moyens de transport à l'extérieur du Canada et qui ne constituent pas des réparations d'urgence, les transporteurs doivent transmettre les données sur le fret et le moyen de transport à l'ASFC dans les délais prévus, en désignant la réparation comme moyen de transport.

## Fret EDI – marchandises débarquées (transport de conteneurs maritimes)

90. Les procédures suivantes s'appliquent sauf si le transporteur maritime prévoit un déplacement terrestre et a recours au formulaire [A6, Déclaration générale](#), sous la garantie du transporteur maritime.

91. Le fret regroupé en conteneurs qui parvient à un port américain en vue d'être transporté au Canada doit être assorti d'un manifeste préparé par le transporteur ferroviaire, dont le contenu est tiré des renseignements qui figurent sur le connaissance maritime. Chaque connaissance maritime doit être assorti d'un document de contrôle de fret distinct. Si un connaissance maritime couvre une expédition formée de plusieurs conteneurs, chaque conteneur doit être assorti d'un manifeste, sauf dans les cas où tous les conteneurs liés arrivent au Canada, par le même train. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le transport du fret à l'extérieur du navire, on se reportera au paragraphe 188 (voitures ferroviaires) du [Mémoire D3-5-1, Exigences pour la transmission de données avant l'arrivée/le chargement et la déclaration dans le mode maritime](#).

92. La transmission sur les données du moyen de transport doit démontrer le numéro du conteneur et des sceaux (lorsque ces renseignements peuvent être tirés des documents qui sont en la possession du transporteur).

93. Dans le port de mer du déchargement initial, le transporteur ferroviaire utilise un NCF ferroviaire (nouveau manifeste) pour déclarer chaque expédition maritime provenant du navire et se dirigeant vers un point au Canada ou faisant l'objet d'un mouvement en-transit jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada. Les données sur le fret transmises doivent faire apparaître les mêmes renseignements que ceux du connaissance maritime correspondant et indiquer le nom du navire, le numéro de code de l'agence, le numéro de la déclaration générale d'entrée et le numéro du connaissance maritime.

94. La déclaration générale d'entrée du navire est acquittée par les numéros de contrôle du fret ferroviaire. Le capitaine du navire ou l'agent doit déclarer en détail les marchandises manquantes en suivant les procédures normales énoncées dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

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

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

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

96. 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.

97. 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**

98. Le but de la [Règlementation sur le TMD](#) est de protéger le public contre les dangers potentiels du transport de marchandises dangereuses en établissant et réglementant les normes de sécurité, des marques de sécurité et les exigences de sécurité pour ces produits.

99. 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, sont réglementées et nécessitent un traitement spécial pendant le transport.

100. La [Règlementation sur le TMD](#) exige que tous les envois de marchandises dangereuses classées, étiquetées, placardées, emballés et documentées de manière spécifique par l'expéditeur. Pour plus d'informations, consultez le [Mémorandum D19-13-5, Transport des marchandises dangereuses](#).

### **Déraillements et accidents**

101. Les documents transmis par EÉD et les feuilles de route qui ne peuvent dûment être acquittés au bureau de douane de réception à cause d'un déraillement ou d'un accident ferroviaire doivent être transmises au bureau de l'ASFC où l'incident a été originellement signalé. C'est ce bureau qui est responsable de l'acquittement exact des quantités inscrites sur les feuilles de route et du bien fondé de toute demande en vue de la déclaration en détail des marchandises endommagées.

### **Autres processus particuliers**

102. Le transporteur doit déclarer toutes les expéditions contenant du matériel appartenant à la société (marchandises MATCIE) au moyen d'une transmission par EDI.

103. Lorsque le fret est transporté conformément à une entente stipulant que le compte et le chargement doivent être faits par l'expéditeur, la transmission sur le fret doit renfermer clairement la mention « compte et chargement par l'expéditeur » et toutes les unités doivent être plombées avec un sceau par l'expéditeur avant d'être confiées au transporteur.

104. Lorsqu'il s'agit de lots (une seule sorte de marchandise) contenus dans des wagons, des conteneurs ou des remorques sur wagon plate-forme, il faut indiquer le nombre réel de boîtes, de caisses, de barils, etc., de la marchandise.

105. Il faut indiquer le fret en vrac comme un chargement de wagon, un chargement de conteneur ou un chargement de remorque dans la zone « nombre de colis ».

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

106. En cas de panne de système de l'ASFC, tout est mis en œuvre pour maintenir des communications normales et rétablir le fonctionnement normal des systèmes dès qu'il est raisonnablement possible de le faire.

107. Les clients doivent retenir la capacité de produire les copies papiers des transmissions de données sur le fret/le moyen de transport dans le cas d'une disruption de service des systèmes de l'ASFC.

### **Notifications et messages d'erreur**

108. 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.

109. 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

110. 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.

111. Un message d'erreur sera généré sous forme d'avis de rejet du fret. Un code d'erreur sera transmis à l'expéditeur pour indiquer la nature de l'erreur. Les transporteurs doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC en temps opportun.

### **Corrections**

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

112. 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)**

113. 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](#).

114. 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.

115. Toutefois, si le NCF indiqué dans une transmission sur le fret ou le NRMT indiqué dans une transmission sur le 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 n'est pas acceptée dans ce cas.

116. Une « suppression » (annulation) est utilisée pour l'élimination complète de fichiers ou de lots de fichiers. 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.

117. 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**

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

119. 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 en ligne le formulaire [BSF673, Formulaire de demande de correction manuelle du papier creux, du fret ou du moyen de transport – Après l'arrivée - Tous les modes](#). Les transporteurs/agents d'expédition ont jusqu'à 90 jours pour présenter la demande de correction à l'ASFC. On peut télécharger ce formulaire du site Web de l'ASFC.

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

120. Le fret arrivant au Canada dans le mode ferroviaire peut être transférés à un transporteur du mode routier vers sa destination avec le document de contrôle du fret ferroviaire à condition que:

- a) L'entrepôt d'attente du mode routier à destination est autorisé à recevoir des cargaisons sur les documents de contrôle du fret ferroviaire;
- b) Le bureau de l'ASFC à la destination est indiqué sur la transmission sur le contrôle du fret;
- c) La cargaison peut être transféré à un autre entrepôt d'attente après la présentation d'un nouveau manifeste. Ceci s'applique uniquement si l'entrepôt est autorisé à recevoir le fret.

121. Le transporteur ferroviaire peut transférer des expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné, à un entrepôt d'attente de la catégorie CW de l'agent d'expédition (ou de son mandataire) si l'entrepôt détient l'agrément requis pour recevoir le fret. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les papiers creux électroniques et sur le transfert dans un entrepôt de catégorie CW, veuillez consulter le [Mémorandum D3-3-1, Transport du fret expédié et groupé – Importations](#).

122. Le transporteur ferroviaire peut livrer le fret arrivant par transport aérien, maritime ou routier pour acheminement en douane au moyen d'une transmission sur le fret ferroviaire, directement jusqu'au terminus ferroviaire.

123. Le transporteur ferroviaire peut livrer les conteneurs intacts arrivant au moyen d'une transmission sur le fret ferroviaire pour acheminement en douane aux fins d'exportation jusqu'à l'entrepôt d'attente du transporteur qui fait l'exportation, si la transmission sur le fret ferroviaire indique que le fret doit être exporté.

124. Le fret arrivant au moyen d'une transmission sur le fret de grand-route doit être livré à l'entrepôt d'attente routier.

### **Renseignements sur les sanctions**

125. Pour de l'information sur les sanctions administratives, veuillez consulter le [Mémorandum D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). Vous trouverez également de l'information sur les sanctions du RSAP sur la [page Web RSAP](#).

126. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être imposées.

127. 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

128. 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**.

<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>	7730-1
<b>Références légales</b>	<a href="#">Loi sur les douanes</a> <a href="#">Règlement sur la déclaration des marchandises importées</a> <a href="#">Règlement sur le transit des marchandises</a> <a href="#">Loi sur la protection des végétaux</a> <a href="#">Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</a>
<b>Autres références</b>	<a href="#">D3-1-1</a> , <a href="#">D3-5-1</a> , <a href="#">D22-1-1</a> , <a href="#">D19-13-5</a> , <a href="#">DECCE</a>
<b>Ceci annule le mémorandum D</b>	D3-6-6 daté le 11 avril 2013 D3-6-7 daté le 9 septembre 2013 D12-4-1 daté le 17 mars 2014