



Mémoire D3-1-1

Ottawa, le 28 avril 2017

Politique relative à l'importation et au transport des marchandises

En résumé

Ce mémoire a été mis à jour afin d'apporter les modifications suivantes :

- a) donner les définitions suivantes : information préalable sur les expéditions commerciales, transporteur, moyen de transport, échange de données informatisé, manifeste électronique, premier point d'arrivée et agent d'expédition;
- b) fournir des mises à jour visant la présentation de documents papier de fret;
- c) clarifier l'énoncé sur les nouveaux manifestes au [paragraphe 71](#);
- d) ajouter [l'annexe F](#), Exigences à l'égard des données sur le fret lors de la présentation de la version papier de la transmission de l'IPEC.

Le présent mémoire énonce et explique les exigences et politiques administratives générales de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant la déclaration et le transport de marchandises importées au Canada, ou y transitant, par tous les modes de transport.

Le présent mémoire n'énonce pas les politiques et procédures de déclaration des marchandises en vertu du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) ou des marchandises exportées du Canada. Pour tout renseignement concernant les politiques, lignes directrices et procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), veuillez consulter le [Mémoire D3-1-7, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#). Pour tout renseignement sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, veuillez consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

Lignes directrices et renseignements généraux

Définitions

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

Agent d'expédition

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.

Code du transporteur

Comme le prévoit 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.

Compte et chargement par l'expéditeur

Fret transporté en vertu d'un connaissance par l'expéditeur stipulant que le transporteur est simplement un entrepreneur de transport qui n'est pas responsable du chargement ou du déchargement.

Conteneur

Contenant réutilisable et identifiable, expressément conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, à l'exclusion d'un véhicule ou d'un emballage ordinaire.

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

Document fournissant des renseignements complets à propos des exigences relatives aux activités et aux systèmes pour différentes opérations électroniques liées à multiples programmes d'importation et d'exportation.

Dégroupement

Processus où une expédition groupée est divisée en expéditions distinctes destinées à plusieurs destinataires.

Déroutement

Réacheminement d'une expédition avant l'arrivée au bureau de l'ASFC, à l'entrepôt d'attente ou à l'installation de rupture de charge de destination indiqué sur le document de transmission ou de contrôle du fret vers un autre point de destination de l'ASFC.

Manifeste électronique

Une fonction commerciale dans laquelle les transporteurs et les agents d'expédition envoient l'information préalable sur leurs expéditions commerciales par voie électronique à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

En-transit

Transport de marchandises d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis via le Canada, ainsi que transport de marchandises d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada via les États-Unis, par les modes de transport ferroviaire et routier.

Expédition fractionnée

Parties d'une expédition visée par un document de contrôle du fret qui entrent au pays à des moments différents.

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 sur les expéditions commerciales (IPEC)

Ensemble d'éléments de données préalables à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport transmis par voie électronique à l'ASFC dans les délais prescrits, de manière à faciliter le processus relatif aux marchandises commerciales et l'évaluation du risque lié aux menaces pour la santé, la sûreté et la sécurité avant l'arrivée des expéditions au Canada.

Manquant

Des marchandises sont considérées manquantes lorsque des données préalables à l'arrivée ont été transmises, qu'une quantité a été déclarée lors de l'arrivée au PPA et que, subséquemment, le nombre d'articles trouvés par le transporteur est inférieur au nombre d'articles déclarés à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée.

Marchandises en vrac

Marchandises à l'état libre ou en masse qui sont retenues uniquement par les structures permanentes du navire, sans moyen intermédiaire de confinement ou emballage intermédiaire.

Marchandises spécifiées

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.

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.

Premier point d'arrivée (PPA)

Point d'entrée du Canada où un moyen de transport commercial arrive d'un pays étranger.

Résumés de control de fret

Multiple documents de contrôle du fret présentés lorsqu'une expédition initialement déclarée sur un seul document de contrôle du fret est fractionnée, parce que plusieurs documents de mainlevée ou de déclaration en détail doivent être établis pour rendre compte de la totalité des marchandises portées sur le manifeste.

Surplus

Tous articles excédentaires transportés dans une même expédition et repérés par le transporteur après l'arrivée.

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 signifie d'en avoir la garde et la responsabilité légale:

- 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.

Transitant

Mouvement de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada vers un autre point à l'étranger.

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 où doit avoir lieu la déclaration, la manière de faire la déclaration et qui doit déclarer les marchandises entrant au Canada ou y transitant.

3. 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'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au premier point d'arrivée (PPA) au Canada, même si elles ne sont pas visées par l'exigence de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/de notification par le Manifeste électronique. La déclaration obligatoire des marchandises à l'ASFC se fait de vive voix ou par écrit de la manière prescrite dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

4. La réception des renseignements sur le contrôle du fret permet à l'ASFC :

- a) de contrôler le mouvement des marchandises;
- b) d'assurer le paiement des droits et taxes prescrit par le [Tarif des douanes](#), la [Loi sur la taxe d'accise](#), la [Loi de 2001 sur l'accise](#) et la [Loi sur les mesures spéciales d'importation](#);
- c) d'assurer l'observation des autres lois du Parlement qui contrôlent, interdisent ou régissent l'importation ou le mouvement en transit de toute marchandise spécifique;
- d) de protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Identification du transporteur et de l'agent d'expédition et admissibilité

5. Afin d'identifier les transporteurs et les agents d'expédition, l'ASFC attribue un identificateur à quatre chiffres unique à toutes les parties admissibles. Ce code de transporteur doit être inscrit sur tous les

documents de contrôle du fret ou fourni dans les transmissions par [échange de données informatisé](#) (EDI).

6. Les transporteurs ne peuvent détenir qu'un seul code de transporteur par mode de transport. Les agents d'expédition ne peuvent détenir qu'un seul code d'agent d'expédition (série 8000).

7. Afin de déterminer l'admissibilité au code de transporteur, l'ASFC définit un transporteur comme l'entité qui « exploite » un moyen de transport servant au transport de marchandises spécifiées au Canada. Exploiter un moyen de transport signifie en avoir la garde légale et le contrôle.

8. Avoir la garde légale d'un moyen de transport signifie en être :

- a) propriétaire;
- b) locataire en vertu d'un bail ou d'un contrat de louage;
- c) affréteur d'un contrat de louage;
- 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; ou
- e) débiteur hypothécaire.

9. Le contrôle se définit comme la personne responsable des décisions concernant l'emploi du moyen de transport et donc la personne qui décide de la façon dont le moyen de transport est utilisé et de l'endroit où il est utilisé. C'est la première entité légale qui a la garde légale et le contrôle du moyen de transport qui doit obtenir et utiliser le code de transporteur.

10. Les clients qui ne répondent pas aux critères ci-dessus ne sont pas admissibles à recevoir ou détenir un code de transporteur.

11. Il est de la responsabilité du demandeur de démontrer à l'ASFC que l'entité est en fait un transporteur selon la définition du [paragraphe 8](#) lorsque l'ASFC le demande.

12. L'ASFC émet également des codes aux agents d'expédition admissibles. Les clients qui demandent un code d'agent d'expédition doit également démontrer qu'ils répondent à la définition d'un agent d'expédition.

13. Afin d'évaluer l'admissibilité d'un agent d'expédition, on le définit comme un agent qui, au nom d'un ou de plusieurs propriétaires, importateurs, expéditeurs ou destinataires de marchandises, voit au transport des marchandises spécifiées par un ou plusieurs transporteurs. Les agents d'expédition ne transportent pas les marchandises jusqu'à l'intérieur du Canada mais, s'ils sont titulaires d'un code de transporteur/d'identification valide d'agent d'expédition cautionné auprès de l'ASFC, ils peuvent transporter des marchandises sous douane d'un point à l'autre au Canada. Pour de plus amples renseignements sur les exigences visant les agents d'expédition, prière de consulter le [Mémorandum D3-3-1 - Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#).

14. Les transporteurs et agents d'expédition doivent informer sans tarder l'ASFC, par écrit, de tout changement à la personne morale, ou à leur nom, à leur adresse et à leurs coordonnées.

15. Seuls les transporteurs et les agents d'expédition qui ont remis une garantie avec l'ASFC peuvent transporter des marchandises en douane entre des points au Canada.

16. Vous trouverez des renseignements sur le dépôt de garantie et les exigences relatives aux modifications apportées à la raison sociale dans le [Mémorandum D1-7-1, Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane](#). Consultez l'exemplaire du formulaire [D120, Caution en douane](#).

Exigences liées aux transporteurs

17. 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, comme 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](#).

18. 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](#). La déclaration, telle qu'elle est définie au paragraphe 12(1), n'est pas effectuée tant que le moyen de transport n'est pas arrivé au Canada et tant qu'une déclaration n'a pas été présentée à l'ASFC au PPA sous forme de message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT).

19. Conformément à l'article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#), les transporteurs sont tenus de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC, y compris les renseignements préalables à l'arrivée et à l'arrivée, sont véridiques, exacts et complets. De plus, aux termes de l'article 22 de la [Loi sur les douanes](#) et de 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.

20. Conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), l'exploitant d'un moyen de transport (ci-après, le transporteur exploitant le moyen de transport) qui transporte des marchandises spécifiées au Canada est entièrement responsable de s'assurer que les renseignements préalables à l'arrivée sur le fret dont il est responsable et les renseignements préalables à l'arrivée et à l'arrivée sur le moyen de transport ont été fournis, par voie électronique, à l'ASFC conformément aux exigences, spécifications et procédures techniques énoncées dans le [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) (DECCE) propre au mode.

21. C'est le code du transporteur exploitant le moyen de transport qui doit apparaître sur la déclaration de moyen de transport lors de la transmission de données sur le moyen de transport à l'ASFC.

22. Conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), tout transporteur faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada est seulement tenu de fournir les données primaires sur le fret dont il est responsable conformément aux exigences, spécifications et procédures techniques énoncées dans le [DECCE](#) propre au mode.

23. Le transporteur dont le code de transporteur figure dans la transmission de fret est responsable de tous les renseignements préalables à l'arrivée fournis à l'ASFC. Il doit s'assurer que les renseignements sont véridiques, exacts et complets et il est redevable des droits et des taxes imposés sur les marchandises jusqu'à l'obtention 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](#).

24. Le transporteur peut recourir aux services d'un prestataire de services ou d'un mandataire pour transmettre les données préalables sur le fret et/ou le moyen de transport et les renseignements à l'arrivée en son nom. Le code de transporteur sur la déclaration 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.

Demande de transmission de données électroniques à l'ASFC

25. En vertu du paragraphe 12.1 de la [Loi sur les douanes](#) et du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), tous les transporteurs doivent transmettre les données électroniques préalables à l'arrivée sur le fret et sur le moyen de transport au moyen de l'EDI, et tous les agents d'expédition doivent transmettre les données électroniques préalables à l'arrivée sur les connaissements internes et sur les messages de fermeture des connaissements internes au moyen de l'EDI pour les expéditions groupées. Les transporteurs routiers et les agents d'expédition ont eux aussi l'option d'utiliser le [Portail du Manifeste électronique](#).

26. Pour de plus amples renseignements, consulter la [série des mémorandums D3 – Transport](#), ou le [document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) applicable au mode de transport concerné.

Exigences relatives à la pose des sceaux

27. En ce qui concerne les moyens de transport et les conteneurs autorisés à circuler à l'intérieur vers un entrepôt d'attente, l'apposition de sceaux sur les moyens de transport et conteneurs est requise uniquement dans les situations suivantes précisées par l'ASFC :

- a) Les transporteurs qui doivent répondre aux exigences en matière de sceaux dans le cadre de leur participation aux programmes des négociants fiables de l'ASFC.
Nota : Les sociétés qui participent au programme Partenaires en protection (PEP) ont accepté d'utiliser des sceaux de haute sécurité dans leur chaîne d'approvisionnement internationale. L'importateur approuvé PEP et le transporteur approuvé PEP ont la responsabilité de l'utilisation des sceaux de haute sécurité. Pour des renseignements plus spécifiques sur le PEP, vous pouvez consulter la page Web [PEP](#).
- b) Le fret qui est prohibé, 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 moyens de transport et des conteneurs du PPA vers un emplacement d'examen de l'ASFC.

28. Les transporteurs et agents d'expédition cautionnés pourront déplacer du fret non scellé entre les entrepôts d'attente intérieurs.

29. Ces changements ne contreviennent pas à l'obligation de l'industrie de se conformer aux exigences législatives ou réglementaires des programmes d'autres ministères en matière d'apposition de sceaux sur les moyens de transport et conteneurs.

30. L'ASFC se réserve le droit de sceller tout moyen de transport, conteneur, ou compartiment, en tout temps.

Déclaration du fret

31. 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](#).

32. Pour de plus amples renseignements sur les exigences en matière de transmission des données avant l'arrivée et de déclaration pour les expéditions importées, sous douane, en transit ou restant à bord (FRAB) (FRAB dans le cas des modes maritime et aérien seulement), consulter le document applicable au mode de transport concerné dans la [série des mémorandums D3 – Transport](#). Il s'agit, entre autres, des documents suivants :

- a) [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#);
- b) [Mémorandum D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#);
- c) [Mémorandum D3-5-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#);
- d) [Mémorandum D3-6-6, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#).

33. Au lieu d'être déclarées par transmission EDI, les expéditions admissibles au [Décret de remise visant le programme des messageries d'expéditions de faible valeur \(EFV\)](#) peuvent être déclarées à l'ASFC dans une feuille de décomposition, tandis que celles admissibles au Programme des messageries et des expéditions de faible valeur peuvent être déclarées dans une liste de fret et de mainlevée. De plus amples renseignements sur l'utilisation de la feuille de décomposition ou de la liste de fret et de mainlevée pour la déclaration figurent dans le [Mémorandum D8-2-16, Remise visant les importations par messenger](#), ou le [Mémorandum D17-1-2, Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur \(ayant une valeur en douane qui ne dépasse pas 2 500 \\$CAN\)](#).

34. À moins de faire l'objet d'une exemption écrite de l'ASFC, toutes les marchandises déclarées au PPA qui sont autorisées à entrer au pays sous douane doivent être livrées à l'entrepôt d'attente principal qui est agréé aux fins de la réception des marchandises. Voici les types d'entrepôts d'attente principaux :

- a) Fret routier : entrepôt d'attente BW
- b) Fret ferroviaire : entrepôt d'attente AR
- c) Fret aérien : entrepôt d'attente AA ou AH
- d) Fret maritime : entrepôt d'attente AM ou AW

35. Le transporteur doit indiquer le bureau de l'ASFC où les marchandises doivent faire l'objet de la mainlevée ou auquel elles sont destinées. Il s'agit du code de bureau de l'ASFC applicable à l'entrepôt d'attente principal où les marchandises doivent être livrées.

36. Le transporteur doit inscrire le nom et l'adresse/le code secondaire de l'entrepôt d'attente principal de destination où seront entreposées les marchandises en attendant de leur dédouanement.

Nota : Quand les marchandises seront par la suite déplacées de l'entrepôt d'attente principal à un entrepôt d'attente secondaire, le transporteur principal doit déclarer l'entrepôt principal comme destination ou comme emplacement des marchandises dans sa transmission sur le fret.

37. Si les transporteurs ne respectent pas les directives susmentionnées, l'ASFC refusera le DCF et exigera que des corrections soient apportées à celle-ci pour que les marchandises puissent entrer au pays sous douane.

38. Pour tout renseignement concernant les marchandises importées par messagerie, veuillez consulter le [Mémorandum 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 le [Mémorandum D17-4-0, Programme des messageries et des expéditions de faible valeur](#).

39. Pour la déclaration de marchandises à l'ASFC qui sont dispensées de l'IPEC/du Manifeste électronique, les transporteurs peuvent utiliser le formulaire standard [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#) de l'ASFC, que l'on peut se procurer dans tous les bureaux de l'ASFC ou qui peut être commandé directement en consultant le [site Web de l'ASFC](#). Les transporteurs peuvent aussi imprimer leur propre document de contrôle du fret, formulaire A8A(B), selon les spécifications de [l'annexe C](#) du présent mémorandum ou utiliser d'autres documents de contrôle du fret approuvés, comme le bordereau d'expédition de l'Association du transport aérien international (IATA) pour le fret aérien, le formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de la cargaison](#) pour le fret maritime; le formulaire [A8B, Manifeste de transit - Canada - États-Unis](#) pour les marchandises en transit transportées dans le mode routier, etc.

40. Quand les données de l'IPEC ou du Manifeste électronique ont été transmises et qu'un document de contrôle du fret (CDF) papier est requis aux fins de la mainlevée, le transporteur peut utiliser le [formulaire A8A-B, En douane - Document de contrôle du fret](#) ou une copie imprimée de la transmission de l'IPEC, pourvu qu'ils contiennent les renseignements qui figurent à [l'annexe F](#).

Nota :

Pour de plus amples renseignements sur d'autres documents de contrôle du fret qui respectent les exigences de l'ASFC et pour les directives sur la façon de remplir les documents de déclaration prescrits, veuillez consulter les mémorandums de la [série D3 Transport](#) relatifs au mode particulier de transport et le [Mémorandum D17-1-2, Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur \(ayant une valeur en douane qui ne dépasse pas 2 500 \\$CAN\)](#). Ces mémorandums contiennent des renseignements sur les formulaires A8A(B), A6A, A8B, A10 et A30.

Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de marchandises servant à l'entretien et à la production de véhicules automobiles, veuillez consulter le [Mémorandum D17-3-1, Nouveau système pour l'industrie automobile - Secteur routier](#).

Corrections apportées aux documents de contrôle du fret

41. Les corrections doivent être apportées à tous les exemplaires du document de contrôle du fret original avant de le présenter à l'ASFC. Les corrections peuvent aussi être apportées aux éléments de données de contrôle du fret, qui ont été transmises par voie électronique à l'ASFC.

Nota : Les directives permettant de fournir les renseignements corrigés sous forme électronique requise figurent sur la page Web [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#).

42. On peut aussi apporter des corrections à un document de contrôle du fret après que le transporteur se soit présenté à l'ASFC, seulement si les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC n'ont pas encore été remis au courtier ou au destinataire. Les corrections doivent être effectuées sur les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC et

présentées à l'ASFC, accompagnées d'une preuve à l'appui lorsque la quantité ou la description est corrigée. On acceptera comme preuve à l'appui le connaissance original, la feuille de route, ou tout autre document acceptable provenant du point de chargement. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC seront retournés au transporteur aux fins de présentation au destinataire.

43. Lorsque le document de contrôle du fret doit être réécrit, le nouveau document doit porter le même numéro de contrôle du fret que l'original. Une note indiquant la raison pour laquelle le document original a été réécrit doit figurer sur le nouveau document, dans la zone de description des marchandises. Tout changement dans la quantité ou la description des marchandises doit être appuyé par un document, par exemple le connaissance original, la feuille de route, ou tout autre document acceptable provenant du point de chargement.

44. Le transporteur ne doit réécrire le document de contrôle du fret pour un changement de quantité du compte et du chargement de l'expéditeur que si le connaissance original contient une erreur typographique ou autre, ou si une erreur s'est produite dans la préparation du document de contrôle du fret.

45. Le transporteur doit présenter à l'ASFC, pour validation, tous les exemplaires du document réécrit avec les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC du document original, ainsi que les documents à l'appui, le cas échéant.

46. Si le document réécrit est jugé acceptable, l'envers des exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC doit être estampillé au timbre-dateur, et ces exemplaires doivent être retournés au transporteur pour qu'il les remette au destinataire. L'ASFC doit détruire l'original de l'autorisation de livraison de l'ASFC. L'exemplaire pour la poste réécrit, avec l'original de la salle des comptoirs et les documents à l'appui, doit être conservé par l'ASFC.

47. Pour toute correction ou modification aux données électroniques sur le fret, consulter le mémorandum applicable au mode de transport concerné dans la série des [Mémorandums D3 – Transports](#).

Manquants

48. Des marchandises ne sont considérées manquantes que lorsqu'une quantité a été déclarée lors de l'arrivée au PPA et que, subséquemment, le nombre d'articles trouvés par le transporteur est inférieur au nombre d'articles déclarés à l'ASFC à l'arrivée.

49. Comme la déclaration que présente le 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.

50. Les droits et taxes sont basés sur toutes les marchandises déclarées à moins qu'une preuve acceptable du manquant soit présentée à l'ASFC. La preuve relative au manquant est la responsabilité de la partie responsable du paiement des droits et taxes.

51. On acceptera comme preuve d'un manquant une preuve écrite du paiement d'une réclamation par un transporteur étranger, ou une déclaration par l'agent des services frontaliers ou un agent de la paix, selon laquelle les marchandises ont été perdues ou détruites par suite d'un accident, d'un incendie, ou de la documentation du vendeur, de l'exportateur, de l'expéditeur ou de l'exploitant d'entrepôt au point

d'embarquement attestant qu'un manquant véritable existe et qu'il n'est pas le résultat d'un vol, d'une perte, etc.

Nota : La documentation provenant du transporteur n'est pas acceptable comme preuve de manquant. Les manquants doivent être établis par une tierce partie.

52. Lorsque la preuve d'un manquant ne peut pas être fournie dans les 70 jours du rapport initial, les droits et taxes exigibles sur les marchandises manquantes doivent être payés. Pour obtenir des renseignements au sujet des demandes de remboursement, veuillez consulter le [Mémorandum D6-2-3, Remboursement des droits](#).

53. Les manquants notés antérieurement sur les feuilles de route à un point de transbordement à l'extérieur du Canada, ou établis par un contrôle réel exercé par un agent des services frontaliers au bureau d'importation de l'ASFC, doivent être signalés par l'intermédiaire d'une modification aux données du fret dès qu'ils sont constatés.

54. Lorsque des parties d'une expédition déterminées antérieurement comme étant des manquants sont envoyées au Canada, elles doivent être déclarées. Le nouveau document ou relevé de transmission EDI doit porter une référence au numéro de contrôle du fret original dans la zone de désignation des marchandises.

Surplus

55. Tout surplus de marchandises transportées dans une même expédition et repérées par le transporteur après l'arrivée sont considérées comme des marchandises excédentaires.

56. Toutes ces marchandises découvertes par l'ASFC ou par le transporteur doivent être immédiatement déclarées par le transporteur au moyen de la transmission appropriée des données sur le fret par EDI.

57. Lorsqu'un agent des services frontaliers découvre un surplus durant un contrôle ou un examen de l'ASFC, une sanction appropriée est imposée au transporteur puisque les surplus constituent des marchandises qui n'ont pas été déclarées à l'ASFC comme l'exige la [Loi sur les douanes](#). Pour tout renseignement supplémentaire sur les sanctions, veuillez consulter les paragraphes 119 - 121 du présent mémorandum et le [Mémorandum D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#).

58. Dans le cas où le transporteur ou l'agent d'expédition découvre des surplus dans son propre système, il doit immédiatement déclarer les marchandises au bureau de l'ASFC le plus proche au moyen de la transmission appropriée des données sur le fret par EDI.

59. Le matériel importé pour être utilisé et consommé par la société (MATCIE) ou la marchandise à bord d'un moyen de transport (camion, aéronef, etc.), détenu ou contrôlé par l'importateur ou expéditeur, qui n'ont pas été déclarées à l'ASFC seront saisies.

60. Les marchandises nationales expédiées d'un endroit à un autre au Canada, qui sont retrouvées égarées aux États-Unis et renvoyées au Canada, doivent faire l'objet de la transmission appropriée des données sur le fret par EDI indiquant le bureau de réimportation de l'ASFC comme bureau de réception de l'ASFC. Après vérification des faits, l'expédition sera restituée au transporteur.

Nota : Pour fins de vérification, une preuve satisfaisante est une preuve qui est fournie par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (Customs Border and Protection) ou par le transporteur au point de transbordement où les marchandises ont été trouvées. Le document de contrôle du fret ou la transmission des données sur le fret EDI sera acquitté en faisant référence au présent mémorandum.

61. Toute expédition des États-Unis destinée à un autre point aux États-Unis, mais trouvée égarée au Canada par le transporteur, doit être renvoyée aux États-Unis en vertu d'un document de contrôle du fret. Le document doit certifier que l'expédition a été trouvée égarée au Canada à la date de la découverte, et que celle-ci est renvoyée aux États-Unis dans l'état où elle a été reçue. Le certificat doit également confirmer que les marchandises sont demeurées sous le contrôle de l'ASFC. Lorsque les marchandises sont exportées, les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC doivent être présentés à l'ASFC au point de sortie. L'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC sera retourné au transporteur, dûment timbré par l'ASFC, et l'exemplaire de la salle des comptoirs recevra un numéro de déclaration de sortie et sera conservé par l'ASFC.

Compte et chargement par l'expéditeur

62. Lorsque le fret est transporté aux termes d'une entente entre le transporteur et l'expéditeur stipulant le compte et le chargement par l'expéditeur, la transmission de contrôle du fret doit clairement indiquer la mention « compte et chargement par l'expéditeur », et toute unité doit être scellée par l'expéditeur avant d'être confiée au transporteur. « Compte et chargement par l'expéditeur » ne constitue pas une description des marchandises.

63. Le transporteur doit tenir un registre des sceaux - et inscrire le numéro du sceau dans la transmission de contrôle du fret. Un agent des services frontaliers doit superviser la rupture des sceaux de la société lorsque cela est requis par l'ASFC. L'agent des Services frontaliers doit apposer un sceau de l'ASFC sur l'unité et noter le nouveau numéro sur les documents.

Résumé de contrôle du fret de l'ASFC

64. Une expédition, y compris les expéditions fractionnées dans le mode aérien, doit faire l'objet d'un résumé lorsque le document de contrôle de fret est composé de plus d'une déclaration en détails ou de tout autre document de dédouanement. Les importateurs ou leurs mandataires doivent documenter les résumés sur le formulaire [A10, Résumé de contrôle du fret](#) de l'ASFC.

65. Un formulaire A10 doit être produit pour chaque partie de l'expédition qui exige un acquittement distinct. La quantité totale figurant dans la transmission de contrôle du fret originale du transporteur doit être déclarée en détail dans le résumé de contrôle du fret.

66. Le formulaire A10 a cinq exemplaires qui sont désignés comme suit :

- a) exemplaire de contrôle de l'ASFC
- b) exemplaire de la salle des comptoirs
- c) exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC
- d) exemplaire de l'exploitant d'entrepôt
- e) exemplaire de l'émetteur

Nota : Ce formulaire peut être aussi téléchargé à partir du [site Web de l'ASFC](#).

67. Chaque résumé de contrôle du fret doit indiquer un numéro unique composé du numéro de contrôle du fret de la transmission principale des données sur le fret suivi du suffixe X et d'un numéro séquentiel commençant par 1. Par exemple :

- a) si une expédition figurant sur un manifeste du transporteur doit être déclarée en détail au moyen de trois documents d'acquiescement distincts, trois résumés doivent être préparés. Le numéro de contrôle du fret principal 6110 SA12345 doit figurer dans la zone « Numéro de contrôle du fret principal » de chaque résumé et les trois résumés doivent porter les numéros 6110 SA12345X1, 6110 SA12345X2, 6110 SA12345X3; ou
- b) les limites du système autorisent un maximum de 25 caractères. Par conséquent, lorsqu'un document de contrôle du fret indique un numéro de 23 chiffres et que le document doit faire l'objet d'un résumé plus de neuf fois, le numéro de contrôle du fret indiqué sur le document principal est suivi du suffixe :
 - i) X1 à X9 pour les neuf premiers résumés,
 - ii) Y1 à Y9 pour les neuf résumés suivants,
 - iii) Z1 à Z9 pour les neuf résumés suivants,
 - iv) A1 à A9 pour les neuf résumés suivants,
 - v) B1 to B9 pour les neuf résumés suivants, etc.

Nota : Le numéro sur les résumés ne peut avoir « D » comme suffixe.

68. L'importateur ou son mandataire doit présenter tous les exemplaires des résumés figurant sur le formulaire A10 avant la mainlevée de toute partie d'un DCF visé par un résumé.

69. L'exemplaire de contrôle de l'ASFC de chaque résumé est conservé par l'ASFC. L'exemplaire du document de contrôle du fret original de l'ASFC est acquitté manuellement dans le système de l'ASFC en fonction des nouveaux NCF de résumé. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC de chaque résumé doivent être rendus au destinataire pour qu'ils soient présentés avec les documents de dédouanement. L'importateur ou son mandataire doit transmettre l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt de chaque résumé à l'exploitant d'entrepôt à des fins de classement. L'exemplaire de l'émetteur de chaque résumé doit être rendu à l'importateur ou à son mandataire. De plus amples renseignements sur les exigences de tenue des registres des exploitants d'entrepôt figurent dans le [Mémorandum D4-1-4, Entrepôts d'attente des douanes](#).

70. En aucun cas, le fret ne peut être retiré d'un entrepôt d'attente une fois que les résumés ont été présentés sans qu'un document d'acquiescement valide de document de contrôle du fret ou d'un nouveau manifeste n'ait été présenté pour justifier le mouvement des marchandises. Un défaut d'observation entraînera l'imposition de sanctions administratives pécuniaires.

Nouveaux documents de contrôle du fret

71. Lorsque le fret doit faire l'objet d'un nouveau manifeste (par exemple, la responsabilité e transporteur qui transporte l'expédition en douane a changé), un nouveau document de contrôle du fret, aussi appelé nouveau manifeste, doit être présenté à l'ASFC avant que les marchandises puissent poursuivre leur route. Les renseignements indiqués sur le nouveau manifeste doivent concorder avec ceux dans la transmission de contrôle du fret originale. Tout écart doit être approuvé par l'ASFC. Le nouveau document de contrôle du fret doit porter un nouveau numéro de contrôle du fret et le numéro de contrôle du fret original doit être noté dans la zone « numéro de contrôle du fret antérieur ».

72. Le code du transporteur qui apparaît dans la zone code du transporteur/numéro de contrôle du fret du nouveau document de contrôle du fret correspond au transporteur responsable des marchandises.

73. Si l'expédition initiale doit être fractionnée pour être acheminée vers plusieurs destinations, de nouveaux manifestes doivent être établis pour chaque fraction de l'expédition, par destination. Tous les nouveaux documents de contrôle du fret établis pour les différentes parties de l'expédition visée par la transmission de contrôle du fret originale doivent être présentés en même temps à l'ASFC.

74. Tous les exemplaires du nouveau manifeste doivent être présentés à l'ASFC. L'ASFC conserve l'exemplaire pour la poste et l'exemplaire de la gare des nouveaux manifestes tandis que les autres exemplaires sont remis au transporteur. Le NCF original est acquitté manuellement dans les systèmes de l'ASFC avec le numéro du nouveau manifeste.

Déroutements (pour les processus papier liés au fret)

75. Au sens des présentes directives, « déroutement » s'entend de tout changement d'itinéraire qui se produit lorsqu'une expédition est déournée vers un autre bureau de l'ASFC avant qu'elle n'arrive au bureau de l'ASFC ou à l'entrepôt d'attente indiqué sur le document de contrôle du fret. S'il est déterminé que les marchandises auraient dû être dirigées vers un autre bureau de l'ASFC en vue de la mainlevée uniquement après leur arrivée à destination, un nouveau manifeste doit être présenté. Un seul déroutement de la même expédition sera permis avant qu'un nouveau document de contrôle du fret soit émis.

76. Pour tout renseignement sur les procédures de déclaration de déroutement dans les modes aérien et maritime, lorsque la déclaration du fret et du moyen de transport IPEC s'applique, veuillez consulter le [Mémorandum D3-2-1](#) (pour le mode aérien) et le [Mémorandum D3-5-1](#) (pour le mode maritime).

77. Il incombe au transporteur dans le système duquel le déroutement a lieu de préparer un *Avis de déroutement* de l'ASFC, formulaire A30, en double exemplaire, et de joindre les deux exemplaires à l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret.

78. L'avis de déroutement, de couleur bleue et de format 21,5 cm sur 14 cm (8 po sur 5 po), est fourni par le transporteur. Si le transporteur le désire, il peut préparer l'avis de déroutement en trois exemplaires, dont le troisième sera frappé du timbre-dateur et lui sera remis pour ses dossiers. Voir [l'annexe E](#) pour le contenu de l'avis de déroutement.

79. L'avis de déroutement, l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire de livraison de l'ASFC du document de contrôle du fret doivent être remis au destinataire, ou au transporteur correspondant si les marchandises sont remises à un transporteur intermédiaire, et présentés avec les documents d'acquiescement pertinents au bureau de l'ASFC où se fait la mainlevée. L'avis de déroutement demeurera avec le document d'acquiescement jusqu'à ce qu'il soit numéroté.

80. L'ASFC ne peut accorder la mainlevée aux expéditions déournées sans un avis de déroutement joint au document de contrôle du fret. Dans le cas où le transporteur néglige de fournir un avis de déroutement au destinataire, il incombe au destinataire de l'obtenir du transporteur ou de préparer un avis de déroutement (en double exemplaire) pour le présenter à l'ASFC.

81. S'il y a un écart, le bureau de l'ASFC où se fait la mainlevée doit communiquer avec le bureau de l'ASFC au point d'arrivée en lui retournant l'avis de déroutement avec un exemplaire du document de contrôle du fret. C'est au bureau de l'ASFC au point d'arrivée qu'il incombe de régler cet écart.

82. Lorsqu'une partie d'une expédition doit être déroutée vers un autre bureau de l'ASFC en vue de la mainlevée, des résumés doivent être préparés pour viser les parties déroutées de l'expédition ainsi que les parties de l'expédition qui doivent être dédouanées localement. La partie déroutée peut cependant faire l'objet d'un nouveau document de contrôle du fret qui annulera le résumé.

83. Les procédures relatives aux Avis de déroutement ne s'appliquent pas aux expéditions visées par un document de contrôle du fret d'un agent d'expédition étranger ou les résumés de contrôle du fret de l'ASFC, formulaire [A10, Résumé de contrôle du fret](#).

Exigences en matière de livraison

84. Les marchandises en douane dont la mainlevée n'a pas été accordée par l'ASFC au premier point d'arrivée doivent être livrées à un autre bureau de l'ASFC ou à un entrepôt d'attente spécifique pour les fins de la mainlevée par l'ASFC, à moins qu'elles ne soient exemptées de cette exigence par l'ASFC (voir le paragraphe [87](#) de ce mémorandum).

85. Les renseignements sur les conditions générales de livraison aux entrepôts d'attente figurent sous la rubrique « Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente » dans les mémorandums de la série D3 décrivant les procédures de contrôle du fret s'appliquant aux différents modes de transport.

86. Le fret arrivant au Canada par voie maritime ou ferroviaire peut être acheminé par transporteur routier et livré à sa destination en utilisant le document de contrôle du fret primaire ferroviaire ou maritime à condition que :

- a) l'entrepôt d'attente de grand-route à destination soit titulaire d'un agrément pour recevoir les expéditions figurant sur les documents de contrôle du fret maritime ou ferroviaire;
- b) le bureau de l'ASFC à destination soit indiqué dans la transmission de contrôle du fret primaire;
- c) les expéditions maritimes soient transportées à destination par voie terrestre.

Exigences en matière de livraison – Exemptions

87. Les marchandises suivantes ont été exemptées des exigences en matière de livraison énoncées au paragraphe [84](#) de ce mémorandum :

- a) les articles importés en tant qu'effets d'immigrants (numéro tarifaire 9807.00.00) ou en vertu des dispositions des numéros tarifaires 9805.00.00 et 9808.00.00;
- b) les marchandises importées, pour une période ne dépassant pas six mois, comme matériel de démonstration dans un congrès ou une exposition publique où les marchandises de plusieurs fabricants ou producteurs y sont présentées;
- c) les conteneurs vides replacés pour le chargement du fret destiné à l'exportation;
- d) les marchandises visées par la [Loi sur les explosifs](#);
- e) les marchandises transférées d'un entrepôt de stockage relevant d'un bureau de l'ASFC à un entrepôt de stockage relevant d'un autre bureau de l'ASFC, pourvu que les zones indiquant les

- bureaux d'envoi et de réception de l'ASFC dans la transmission de contrôle du fret soient correctement remplies. Par exemple, réexpédiées du bureau de l'ASFC de Toronto, entrepôt de stockage n° 20, au bureau de l'ASFC de London, entrepôt de stockage n° 13;
- f) lorsqu'il n'y a pas d'entrepôt d'attente situé à l'emplacement, les marchandises qui sont destinées à un entrepôt de stockage relevant du bureau de l'ASFC à la frontière peuvent être acheminées directement au bureau de l'ASFC à la frontière;
 - g) les marchandises appartenant au gouvernement des États-Unis, arrivant par grand-route et destinées à Argentinia, Terre-Neuve, aux fins de mainlevée (à condition que les marchandises importées respectent les restrictions imposées par la [Loi de 2001 sur l'accise](#));
 - h) les marchandises destinées à une boutique hors taxe.

Exigences en matière de livraison – Expéditions des boissons alcoolisées et de produits du tabac

88. Les spiritueux (y compris la bière), le vin et les produits du tabac doivent être scellé conformément au paragraphe [27. b](#)) du présent mémorandum. Dans les cas énoncés ci-après, ils peuvent être livrés de la façon décrite dans ce paragraphe :

- a) Les spiritueux en vrac peuvent être remis à un titulaire d'agrément de fabrication de spiritueux ou à un utilisateur titulaire d'un agrément alors que le vin en vrac peut être remis à un titulaire d'agrément de production de vin ou à un utilisateur titulaire d'agrément, en vertu des dispositions de la [Loi de 2001 sur l'accise](#). L'importation réelle de spiritueux en vrac doit être spécifiquement autorisée en vertu de la [Loi sur l'importation des boissons enivrantes](#) ou être effectuée par une régie des alcools provinciale, une société des alcools provinciale ou tout autre organisme gouvernemental provincial pour que les spiritueux en vrac soient remis au titulaire d'agrément approprié en vertu de la [Loi de 2001 sur l'accise](#).
- b) L'importation de spiritueux et de vin emballés par une régie des alcools provinciale, une société des alcools provinciale ou tout autre organisme gouvernemental provincial peut être remise, sans report des droits supplémentaires équivalant aux droits d'accise, à l'entrepôt d'accise titulaire d'un agrément de cet organisme, conformément aux dispositions de la [Loi de 2001 sur l'accise](#).
- c) Les spiritueux et le vin emballés dont les droits n'ont pas été acquittés destinés à être utilisés comme provisions de bord, à des fins personnelles ou officielles, par des représentants accrédités au Canada ou destinés à être vendus dans une boutique hors taxe doivent être remis directement à de telles fins sans paiement des droits supplémentaires équivalant aux droits d'accise ou peuvent être placés dans un entrepôt d'accise ou dans un entrepôt de stockage sur une base de report des droits, conformément à la [Loi de 2001 sur l'accise](#). Les spiritueux et le vin en vrac, ainsi que les spiritueux et le vin emballés, peuvent aussi être placés dans un entrepôt de stockage des douanes s'ils doivent être livrés dans un lieu à l'extérieur du Canada. Il s'agit des seuls cas où les spiritueux et le vin peuvent être placés dans un entrepôt de stockage des douanes.
- d) Pour tout renseignement supplémentaire sur les exigences en matière d'entreposage et de livraison et les restrictions relatives aux produits de l'alcool et du tabac, veuillez consulter les mémorandums suivants :
 - i) [Mémorandum D3-1-3, Importation commerciales de boissons enivrantes](#);
 - ii) [Mémorandum D4-3-5, Boutiques hors taxes – Exigences concernant les ventes et le contrôle des stocks](#);
 - iii) [Mémorandum D18-3-1, Déclaration et déclaration en détail des droits d'accise sur le tabac, les produits du tabac, le vin et les spiritueux importés, et mainlevée de ces marchandises](#).

89. Pour des renseignements supplémentaires sur la politique de l'accise relative à l'alcool et aux produits du tabac, veuillez communiquer avec la section Droits d'accise de votre bureau régional de l'Agence du revenu Canada (ARC). Pour un répertoire des bureaux régionaux, veuillez consulter le [site Web de l'ARC](#).

Transferts entre des points de mainlevée de l'ASFC

90. Un transfert a lieu quand des marchandises sont déplacées d'un point de mainlevée à un autre point de mainlevée.

91. Des renseignements sur les transferts entre entrepôts d'attente figurent sous la rubrique « Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente » dans les mémorandums de la [série D3](#) décrivant les procédures de contrôle du fret s'appliquant aux différents modes de transport.

92. Les marchandises transférées d'un entrepôt d'attente à un entrepôt de stockage privé ne feront pas l'objet d'un document de contrôle du fret, car le contrôle de l'ASFC sera effectué en vertu d'un document de déclaration en détail [B3-3](#). L'importateur officiel au nom de qui le transfert a été effectué sera responsable des pertes. Cette règle s'applique également aux marchandises transférées entre des entrepôts de stockage privés relevant d'un seul bureau de l'ASFC.

93. Les marchandises transférées d'un entrepôt de stockage public ou dans un tel entrepôt doivent être documentées sur un document de contrôle du fret. Un document de contrôle du fret sera aussi requis lorsque des marchandises sont transférées d'un entrepôt de stockage public ou privé relevant d'un bureau de l'ASFC dans un entrepôt de stockage privé ou public relevant d'un autre bureau de l'ASFC.

94. Le document de contrôle du fret visant le transfert doit, dans la mesure du possible, être présenté en même temps que la déclaration en détail B3-3 et doit comporter une référence au numéro de déclaration en détail B3-3 dans la zone de description des marchandises. La quantité et la désignation des marchandises indiquées sur le document de contrôle du fret doivent être identiques à celles qui figurent sur la déclaration en détail B3-3. Lorsque les marchandises sont déplacées d'un entrepôt d'attente vers un entrepôt de stockage public, l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC faisant partie du document original de contrôle du fret, qui a servi pour le déplacement des marchandises dans l'entrepôt d'attente, ne doit pas être retourné à l'exploitant d'entrepôt d'attente avant que le document de contrôle du fret visant le transfert des marchandises n'ait été reçu et validé par l'ASFC.

95. Après la validation du document de déclaration en détail B3-3 et du document de contrôle du fret, les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC seront retournés au transporteur pour être présentés à l'exploitant d'entrepôt qui a reçu les marchandises. L'ASFC conservera les exemplaires pour la poste et de la gare à des fins de contrôle.

96. Dès livraison des marchandises à l'entrepôt de stockage, l'exploitant d'entrepôt doit en accuser réception sur les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC. Tout écart dans le nombre des pièces doit aussi être noté.

97. Lorsque les marchandises ont été transférées d'un entrepôt de stockage, l'exploitant d'entrepôt doit remettre les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC au destinataire ou à son mandataire, qui les présentera subséquentment avec la déclaration des [B3-3](#), aux fins de ré-entreposage.

Avis de mainlevée des marchandises aux exploitants d'entrepôt

98. Lorsque l'ASFC transmet l'avis de mainlevée d'une expédition à des exploitants d'entrepôt par télécopieur ou au moyen d'un Système de transmission des avis de mainlevée (STAM), les renseignements suivants doivent être fournis à l'exploitation d'entrepôt :

- a) le numéro de contrôle du fret (y compris le suffixe des résumés du document de contrôle du fret);
- b) le numéro du wagon/de la remorque/du conteneur;
- c) le nombre de pièces visées par la mainlevée; et
- d) le nom du destinataire.

99. Les exploitants d'entrepôt d'attente ne peuvent pas faire sortir les marchandises de leur entrepôt tant qu'ils n'ont pas reçu un des documents suivants :

- a) un exemplaire original, télécopié ou numérisé de l'autorisation de livraison de l'ASFC faisant partie du document de contrôle du fret;
- b) un message STAM reçu directement du système en tant que participant au STAM; ou
- c) un message STAM reçu par l'intermédiaire d'un prestataire de services spécialisé tel qu'un courtier en douanes.

100. Lorsque plus d'une expédition est transportée dans le wagon, la remorque ou le conteneur, l'exploitant d'entrepôt est tenu de s'assurer que seule l'expédition désignée fasse l'objet d'une mainlevée ou que le wagon, la remorque ou le conteneur soit retenu jusqu'à la mainlevée de tout le contenu.

101. Dans les modes aérien et maritime, si une expédition a été retenue en vertu de l'IPEC, cette retenue l'emporte sur la mainlevée des marchandises. La mainlevée ne peut être accordée aux marchandises tant que la retenue n'a pas été levée par l'ASFC. Pour plus de renseignements sur les retenues selon l'IPEC et la mainlevée du fret, veuillez consulter le [Mémorandum D3-2-1](#) (pour le mode aérien) et le [Mémorandum D3-5-1](#) (pour le mode maritime).

Documents de contrôle du fret en souffrance – Procédures de retraçage

102. La déclaration présentée à l'ASFC par le transporteur, au moyen du document de contrôle du fret, prouve, en l'absence de toute preuve du contraire, que les marchandises sont à bord du véhicule et que toutes les marchandises déclarées sont considérées comme ayant été déchargées. Par conséquent, le transporteur est redevable des droits et taxes payables sur toutes les marchandises déclarées, à moins que l'on puisse présenter une preuve indiquant que les marchandises n'ont pas servi à des fins de commerce ou de consommation au Canada sans avoir fait l'objet d'une mainlevée de l'ASFC. Conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), le paiement ou la preuve doit être présenté à l'ASFC dans les 70 jours suivant la date de la déclaration initiale.

103. Les procédures de retraçage, qui sont basées sur les principes mêmes de la gestion du risque, sont amorcées par l'ASFC à l'égard de tous les documents de contrôle du fret en souffrance qui n'ont pas été encore acquittés 40 jours après la date de la déclaration initiale à l'ASFC.

104. Avant d'envoyer un formulaire A19, l'ASFC confirmera si les marchandises sont dans un entrepôt d'attente de l'ASFC ou dans un autre lieu de retenue approuvé. Si les marchandises sont trouvées, les

procédures relatives aux marchandises non réclamées, mentionnées dans le [Règlement sur l'entreposage des marchandises](#), doivent être suivies.

105. Si les marchandises ne se trouvent pas dans l'entrepôt d'attente, il faut envoyer un formulaire A19 au transporteur officiel (c.-à-d. le transporteur dont le code de transporteur est indiqué dans la transmission de contrôle du fret en souffrance).

106. Le formulaire A19 accorde au transporteur 30 jours pour présenter les marchandises aux fins d'examen ou pour fournir la preuve que les marchandises ne sont pas entrées au Canada à des fins commerciales ou de consommation sans avoir fait l'objet d'un examen ou de la mainlevée de l'ASFC, ou pour fournir la preuve que les marchandises ont été exportées ou que la responsabilité de l'expédition en douane a été transférée à un autre transporteur cautionné ou à un exploitant d'entrepôt d'attente.

107. Lorsqu'une preuve satisfaisante démontre que les marchandises n'ont pas servi à des fins de consommation au Canada sans avoir fait l'objet d'un examen ou d'une mainlevée de l'ASFC, le transporteur doit être exempté du paiement des droits et taxes. Vous trouverez ci-après les lignes directrices concernant les preuves qui sont jugées comme étant satisfaisantes :

- a) L'ASFC a accordé la mainlevée aux marchandises. Un message créé par le STAM adressé au transporteur ou à l'exploitant d'entrepôt, une déclaration en détail définitive à l'effet que les droits ont été acquittés, le formulaire [B3-3, Douanes Canada – Formule de codage](#), une copie estampillée du formulaire B3-2, *Relevé détaillé de codage* (RDC) dont les droits ont été acquittés, un formulaire K84, Relevé de compte de l'importateur/coutier ou, pour les importateurs PAD, un formulaire de Déclaration sommaire des recettes avec une pièce de paiement de l'importateur dûment remplie (BSF645).
- b) Les marchandises n'ont pas été chargées à l'extérieur du Canada. Une attestation écrite émanant de l'exportateur, de l'autorité portuaire étrangère ou de tout autre responsable sachant que les marchandises se trouvent dans un pays étranger et n'ont pas été chargées pour être transportées au Canada.
- c) Le manquant s'est produit à l'extérieur du Canada. Une preuve écrite de l'acquiescement d'une réclamation par un transporteur étranger à l'appui de l'affirmation que le manquant s'est produit à l'extérieur du Canada, ou une attestation par un agent de la paix ou des douanes étrangères selon laquelle les marchandises ont été perdues ou détruites par accident ou suivant tout autre événement imprévu à l'étranger.
- d) Les marchandises ont été livrées à un entrepôt d'attente approuvé par l'ASFC. Un document de reçu signé par l'exploitant de l'entrepôt d'attente.
- e) Les marchandises ont été transférées en douane à un autre transporteur cautionné. Un document de transfert ou un exemplaire du document de contrôle du fret portant la signature d'un représentant du cessionnaire ainsi que la mention « en douane ». Cela ne s'applique qu'aux expéditions qui sont remises à un autre transporteur pour être acheminées jusqu'à leur destination finale.
- f) Les marchandises ont été exportées du Canada alors qu'elles étaient encore en douane. Un exemplaire du document de contrôle du fret ou de la déclaration d'exportation électronique en vertu duquel les marchandises ont été exportées sans quitter le système du transporteur, ou un exemplaire d'une Déclaration pour la consommation aux États-Unis, ou tout autre document de déclaration en détail provenant d'un gouvernement étranger.
- g) Les marchandises ont été détruites après avoir été déchargées au Canada, avant que la mainlevée n'ait été accordée par l'ASFC. La preuve de la destruction à la suite d'un accident, d'un incendie, etc. sous la forme d'un rapport rédigé par les services de police ou les services

d'incendie, ou les restes d'articles identifiables comme étant les marchandises visées par le document de contrôle du fret sont acceptés.

108. Si, à la réception du formulaire A19, le transporteur détermine que le chargement se trouve sous sa responsabilité, le fret doit être livré immédiatement à l'entrepôt d'attente. Le transporteur doit informer le destinataire et l'ASFC de l'emplacement des marchandises.

109. L'ASFC accordera au destinataire deux jours ouvrables après avoir reçu un avis du transporteur, de l'exploitant d'entrepôt ou de l'importateur/du courtier qu'un document de déclaration en détail est requis, pour présenter un document de déclaration en détail relatif aux marchandises avant d'émettre un formulaire E44, *Avis – Marchandises non réclamées*, et de transférer les marchandises au dépôt de douane.

110. Lorsqu'un transporteur présente à l'ASFC une preuve acceptable du transfert en douane des marchandises à un autre transporteur cautionné pour qu'elles soient acheminées en vertu d'un nouveau manifeste jusqu'à un autre bureau de l'ASFC, le transporteur original n'est plus responsable des marchandises. Une Note circulante de l'ASFC sera envoyée au transporteur qui a reçu les marchandises, accompagnée d'une copie du document de contrôle du fret et d'une copie de la preuve du transfert, et le transporteur sera tenu responsable des marchandises.

Nota : Le fait de ne pas répondre à une Note circulante de l'ASFC, dans un délai de 30 jours peut entraîner l'imposition d'une sanction RSAP.

111. Lorsque la preuve de la cession légale des marchandises n'est pas présentée à l'ASFC dans le délai de 30 jours de la Note circulante de l'ASFC, les droits peuvent être inscrits sur les formulaires B3-3 ou K23-A, *Facture*, selon la partie responsable du paiement des droits.

112. Lorsque l'importateur a reçu les marchandises, mais que les droits n'ont pas été pris en compte (ex : livraison illégale ou sortie illégale d'un entrepôt d'attente), l'importateur doit être informé par écrit qu'il doit présenter une déclaration volontaire sur le formulaire B3-3 dans les 30 jours.

113. Lorsqu'il est déterminé que le transporteur ou l'exploitant d'entrepôt est responsable des droits dus sur les marchandises (p. ex. marchandises en douane perdues ou non déclarées en détail ou lorsque l'importateur a déclaré les droits sur les marchandises livrées ou enlevées illégalement d'un entrepôt d'attente), une demande de paiement des droits doit être faite sur le formulaire K23-A. L'accusé de réception du paiement se fera avec le formulaire K21, *Reçu de caisse*.

114. Le formulaire K23-A accorde au transporteur 30 jours, à compter de la date d'envoi, pour effectuer le paiement. Si celui-ci n'est pas effectué dans le délai prescrit, une demande formelle de paiement ou d'engagement d'une autre forme de garantie, le cas échéant, sera envoyée à la société de garantie. En outre, tous les privilèges que confère le cautionnement au transporteur peuvent lui être retirés. Les demandes de remboursement présentées au moyen d'un formulaire K23-A seront prises en considération si une preuve satisfaisante est présentée à l'ASFC dans les deux ans suivant la date de paiement.

115. Dans le cas d'expéditions d'importations en souffrance visées par un cautionnement pour un seul voyage, le bureau de l'ASFC de la destination doit demander une copie du cautionnement et de la demande de cautionnement au bureau émetteur afin de faciliter le retraçage de l'expédition ou des demandes adressées à la société de garantie.

116. Le bureau émetteur de l'ASFC sera responsable du retraçage des expéditions en transit en souffrance lorsque les expéditions seront visées par un formulaire [A8B, Manifeste de transit – Canada – États-Unis](#).

Expéditions assujetties aux exigences d'autres ministères

117. Les transmissions de contrôle du fret qui ne sont pas acquittées, y compris les documents de transit non acquittés, peuvent viser des expéditions qui sont assujetties aux exigences d'autres ministères. Ces exigences doivent être prises en considération lorsque des recherches sont effectuées (Veuillez consulter les mémorandums appropriés de la [série D19, Lois et règlements des autres ministères](#)).

118. L'ASFC devrait aussi communiquer les renseignements sur le fret non acquitté aux autres ministères, à des fins de suivi, le cas échéant.

Renseignements sur les sanctions

119. Pour plus de renseignements sur les sanctions pécuniaires, veuillez consulter le [Mémorandum D22-1-1](#). Vous trouverez aussi des renseignements sur les sanctions RSAP sur la page Web du [RSAP](#).

120. D'autres sanctions administratives, comme la révocation des privilèges de programme et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être applicables.

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

Commande de publications et de formulaires

122. Vous pouvez commander des publications et des formulaires de l'ASFC de diverses façons :

- a) **En ligne** – Un formulaire de commande en direct vous permettra de choisir parmi divers formulaires et publications que vous désirez voir livrer à votre adresse. Vous pouvez obtenir la liste des commandes en direct en consultant le [site Web de l'ASFC](#). Un grand nombre de formulaires peuvent être téléchargés à partir du [site Web de l'ASFC](#).
- b) **Par téléphone** – Afin de passer une commande par téléphone de tout endroit au Canada et aux États-Unis, veuillez composer le **1-800-959-2221**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada et des États-Unis, veuillez composer le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais d'interurbain s'appliquent). Pour les services par télécopieur, veuillez composer le **1-800-665-0354** (Canada seulement).
- c) **Impression particulière** – Les spécifications pour documents de contrôle du fret pour impression particulière (A8A(B)) figurent à [l'annexe C](#) du présent mémorandum et les spécifications de codes à barres pertinentes figurent à [l'annexe D](#) du présent mémorandum.

Renseignements supplémentaires

123. 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 A

Directives pour remplir un [formulaire A10](#), *Résumé de contrôle du fret de l'ASFC*

Les renseignements suivants doivent figurer sur le Résumé de contrôle du fret de l'ASFC.

Bureau de l'ASFC — Indiquer le bureau de l'ASFC où les résumés sont présentés. Les bureaux de l'ASFC figurent dans le répertoire des bureaux de l'ASFC, disponible sur le [site Web de l'ASFC](#).

Nom et adresse du destinataire — Indiquer le nom et l'adresse de la personne ou de la société qui importe les marchandises.

Nom et adresse de l'expéditeur — Indiquer le nom et l'adresse de la personne ou de la société qui expédie les marchandises.

Lieu d'émission du bordereau d'expédition ou point de chargement — Indiquer la ville et le pays où les marchandises ont été chargées à bord d'un navire, d'un aéronef, d'un véhicule ou d'un transport ferroviaire.

Numéro de l'acquittement — Réservé à l'usage de l'ASFC.

Code du transporteur — Indiquer le code du transporteur mentionné sur le document de contrôle du fret principal du transporteur.

Numéro de contrôle du fret — Indiquer le numéro de contrôle du fret du transporteur tel qu'indiqué sur le document de contrôle du fret principal du transporteur suivi d'un X et d'un chiffre d'identification, p. ex. 6107123X1, 6107123X2. Veuillez consulter le paragraphe [67b](#)) de ce mémorandum pour les directives concernant la numérotation des résumés lorsque le numéro de contrôle du fret principal comprend 23 chiffres et lorsque le document doit faire l'objet d'un résumé plus de neuf fois.

Code du transporteur — Indiquer le code du transporteur mentionné sur le document de contrôle du fret principal.

Numéro de contrôle du fret principal — Indiquer le numéro de contrôle du fret mentionné sur le document de contrôle du fret original du transporteur.

Emplacement des marchandises — Indiquer le nom et l'adresse et le code secondaire de l'entrepôt d'attente où les marchandises sont entreposées avant d'être dédouanées par l'ASFC. Vous trouverez une liste des codes secondaires d'entrepôts d'attente sur le site Web de l'ASFC.

Nombre de pièces — Indiquer la quantité des marchandises déclarées.

Vous trouverez ci-après diverses méthodes de déclaration d'une expédition :

Description et pièces

- 1 chargement contenant 75 caisses d'huile de graissage sur trois palettes

- 3 palettes contenant 75 caisses d'huile de graissage
- 75 caisses d'huile de graissage sur trois palettes

Si plusieurs marchandises sont déclarées, le nombre TOTAL de pièces doit être déclaré.

Désignation et marques — Donner une description précise et concise des marchandises en utilisant les termes commerciaux courants.

Poids — Indiquer le poids des marchandises en livres ou en kilogrammes; il faut indiquer le total du poids.

Nom et adresse du dégroupier, du courtier ou de l'importateur — Indiquer le nom et l'adresse du dégroupier, du courtier ou de l'importateur émettant les résumés de contrôle du fret de l'ASFC ou les nouveaux résumés, selon le cas.

Annexe B

Spécifications du document de contrôle du fret

1. Le document de contrôle du fret décrit ci-dessous peut être utilisé par tous les modes de transport pour déclarer les marchandises qui sont importées au Canada ou qui en sont exportées.
2. Les documents de contrôle du fret pour impression particulière doivent être conformes aux instructions relatives à la présentation et aux spécifications ci-incluses. Aucun écart par rapport à la présentation établie, dont un exemple figure dans cette annexe, ne sera permis. Toutefois, des écarts mineurs peuvent être tolérés pour ce qui est des spécifications concernant les zones, à condition que le traitement du document par l'ASFC n'en soit pas ralenti.
3. Il n'est pas nécessaire d'obtenir l'approbation de l'ASFC pour l'impression particulière du document de contrôle du fret. Toutefois, l'ASFC rejettera, aux fins de déclaration, un document de contrôle du fret qui a été imprimé de façon particulière et qui empêche son traitement rapide. Dans un tel cas, le transporteur devra faire imprimer de nouveau le document de contrôle du fret afin qu'il satisfasse aux exigences de l'ASFC.
4. L'ASFC examine continuellement les formulaires et les procédures en vigueur afin de les améliorer. Par conséquent, nous recommandons aux transporteurs de limiter la quantité de documents de contrôle du fret imprimés à un nombre suffisant pour viser une période de 12 mois tout au plus. Ils éviteront ainsi d'avoir une provision excédentaire dans l'éventualité où le formulaire serait modifié.
5. Le nombre d'exemplaires requis pour la déclaration des marchandises à l'ASFC varie selon le mode de transport et le statut, c.-à-d., non cautionné ou cautionné, du transporteur.
6. Le document de contrôle du fret doit avoir une largeur de 17 à 21,5 cm et une longueur de 14 à 28 cm.
7. Les transporteurs peuvent imprimer leurs propres documents de contrôle du fret sur une imprimante à laser sans talons latéraux et bandes de déchirure. La désignation de l'exemplaire appropriée doit être inscrite sur chaque exemplaire du jeu de documents.
8. Tous les exemplaires de l'ASFC du document de contrôle du fret peuvent être de couleur blanche.
9. Ce qui suit doit être imprimé au bas des exemplaires du document de contrôle du fret :
 - a) Exemplaire de la poste
 - b) Exemplaire de la gare (le cas échéant)
 - c) Exemplaire de la salle des comptoirs
 - d) Exemplaire de l'exploitant d'entrepôt
 - e) Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC
10. L'indicatif des exemplaires (c'est-à-dire, exemplaire de la poste, exemplaire de la gare, exemplaire de la salle des comptoirs, exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC, exemplaire de l'exploitant d'entrepôt) doit être imprimé en Helvetica régulier (8 points).

Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC

11. Une zone réservée au timbre de mainlevée de l'ASFC doit figurer sur l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC avec la rédaction suivante: « doit être estampillé par l'ASFC avant la livraison des marchandises au destinataire ». La zone pour l'estampille de mainlevée doit paraître seulement sur l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC, à la place de la zone libre disponible sur tous les autres exemplaires du document de contrôle du fret. Les spécifications visant la longueur de la zone réservée à l'estampille de mainlevée de l'ASFC sont les mêmes que pour la zone libre.

12. Lorsque du fret doit faire l'objet d'une mainlevée dans un bureau intérieur de l'ASFC, la mention « en douane » doit être estampillée ou pré-imprimée sur chaque copie du document de contrôle du fret.

13. Le symbole de la société ainsi que le nom et l'adresse (au-dessus de la zone du numéro d'acquiescement) doivent être d'une grandeur proportionnelle à l'espace disponible sur le document. Vous trouverez un exemplaire de ce formulaire sur le site [Web de l'ASFC](#).

Opérations non assujetties à la post vérification

14. À l'exception des transporteurs maritimes, tous les transporteurs doivent utiliser un jeu de formulaires comprenant cinq exemplaires dans l'ordre suivant :

- a) Exemplaire de la poste
- b) Exemplaire de la gare
- c) Exemplaire de la salle des comptoirs
- d) Exemplaire de l'exploitant d'entrepôt
- e) Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC.

15. Le fret à décharger au Canada doit être déclaré, à l'arrivée du navire, au bureau local de l'ASFC au moyen d'un [formulaire A6A](#) dûment remplie.

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

Numéros de contrôle du fret

17. Le numéro de contrôle du fret comportera le code du transporteur à quatre chiffres, suivi d'un numéro unique attribué par le transporteur. Le numéro de contrôle du fret ne doit pas être réutilisé pendant une période de trois ans, à l'exception des numéros de contrôle du fret dans le mode aérien. Les numéros de contrôle du fret dans le mode aérien peuvent être réutilisés au bout d'un an. Pour tout renseignement supplémentaire sur les périodes de réutilisation du numéro de contrôle du fret dans le mode aérien, veuillez consulter le [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#).

18. Les agents d'expédition et les transporteurs routiers qui font imprimer leurs documents de contrôle du fret pour impression particulière sont tenus d'inscrire le numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres sur tous les exemplaires du jeu de documents.

19. Les spécifications visant les codes à barres pour le numéro de contrôle du fret figurent à [l'annexe C](#) du présent memorandum. Les numéros de contrôle du fret sous forme de codes à barres et lisibles par l'utilisateur doivent être approuvés par l'ASFC avant l'impression du document de contrôle du fret ou des étiquettes.

Annexe C

Caractéristiques du codage à barres pour les numéros de contrôle du fret

Partie I

1. Représentation symbolique du codage à barres

Les clients peuvent choisir entre les représentations a) ou b) :

- a) Le code normalisé 3 de 9, défini dans le document AIM (Automatic Identification Manufactures Inc.) USS-39 (USD-3). L'utilisation du total de contrôle facultatif modulo 43 pour le code 3 de 9 n'est pas acceptée. Pour les codes à barres 3 de 9, le rapport entre la largeur de la barre large et la largeur de la barre étroite peut être de 2 à 1 ou de 3 à 1, sous réserve des exigences énoncées dans la partie II.
- b) Le code 128 est défini dans le document AIM USS-128 (USD-6). Le total du contrôle modulo 103 est un élément obligatoire du code 128.

Nota : Si le numéro de contrôle du fret compte plus de 18 caractères, il pourrait être impossible d'utiliser le code 3 de 9. La longueur ne doit absolument pas dépasser 4,5 po, soit 11,43 cm.

2. Largeur de la barre étroite

La largeur minimale de la barre étroite doit être de 0,009 po, soit 0,023 cm.

La largeur maximale de la barre étroite dépend de la représentation symbolique du code à barres choisie :

- Code 3 de 9 (rapport de 2 à 1) 0,016 po, soit 0,04 cm
- Code 3 de 9 (rapport de 3 à 1) 0,012 po, soit 0,03 cm
- Code 128 0,016 po, soit 0,04 cm
- Code 128 (double densité) 0,024 po, soit 0,06 cm

3. Largeur de la barre large

Pour le code 3 de 9, la barre large doit être au moins deux et au plus trois fois plus large que la barre étroite établie selon les caractéristiques énoncées au point 2 ci-dessus.

Il existe quatre largeurs possibles pour le code 128. La barre large peut être une, deux, trois ou quatre fois plus large que la barre étroite lorsque la largeur maximale de celle-ci correspond aux caractéristiques énoncées au point 2 ci-dessus.

4. Longueur des zones non imprimées

La longueur des zones non imprimées, tant à gauche qu'à droite, doit être au moins dix fois supérieure à celle de la barre étroite ou être de 0,125 po, ou 0,3 cm, la plus longue de ces mesures étant retenue. Des zones non imprimées plus longues augmenteront la lisibilité du code.

5. Hauteur du symbole de code à barres

La hauteur du code à barres peut varier de 0,375 po, soit 0,95 cm à 0,625 po, soit 1,60 cm.

6. Longueur du symbole de code à barres

Le code à barres, y compris les zones non imprimées (en blanc) tant à gauche qu'à droite et la partie lisible par l'utilisateur, doit entrer au complet dans le « Secteur délimité » énoncé dans la partie II.

7. Présentation lisible par l'utilisateur

Le numéro lisible par l'utilisateur doit toujours être imprimé au-dessous du code à barres.

La hauteur de l'impression doit être d'au moins 0,0984 po, soit 0,25 cm.

Le numéro doit commencer à gauche du code à barres, directement sous l'endroit où ce dernier commence.

Il doit y avoir un écart d'au moins 0,03 po, soit 0,08 cm entre le code à barres et la partie lisible par l'utilisateur et toute ligne qui suit.

Les transporteurs ont le choix d'imprimer leur nom de transporteur et les participants au programme de mainlevée de ligne peuvent en plus imprimer l'acronyme « SEA » tel qu'indiqué au paragraphe 2 de la partie II. L'impression de ces renseignements doit respecter les exigences des zones non imprimées et ne pas gêner la lecture du numéro lisible par l'utilisateur.

Le numéro lisible par l'utilisateur peut comprendre des traits et espaces qui ne sont pas lus dans le code à barres sauf lorsqu'ils font partie du code de transporteur lui-même.

8. Rapport de contraste

Le rapport de contraste est le rapport de la différence de réflectivité entre les barres et les espaces, exprimé de la façon suivante :

$$RC = \text{Réflectance des espaces} - \text{Réflectance des barres} \div \text{Réflectance des espaces}$$

Lorsque la réflectance est définie en pourcentage, le rapport de contraste doit être d'au moins 55 % et avoir une valeur optimale de 75 %.

9. Lisibilité

Le taux moyen de première lecture des codes à barres produits doit être de 95 % (c.-à-d. que seuls 5 codes sur 100 nécessiteront plus d'une lecture). Tous les codes à barres produits par duplication au carbone doivent avoir la même lisibilité que le code original.

10. Durée

Le code à barres doit être lisible pendant au moins huit mois et avoir un taux de première lecture de 95 %.

11. Type d'impression

Le code à barres peut être imprimé à l'encre, au carbone ou non.

12. Dimensions de l'étiquette

Si des étiquettes sont utilisées, leur longueur et leur largeur maximales sont stipulées dans le « Secteur délimité » de la partie II. Il ne doit y avoir aucun texte au-dessus du code à barres, et il est préférable qu'il y ait 0,125 po, soit 0,3 cm, entre la partie supérieure du code à barres et le bord de l'étiquette. Les étiquettes doivent être autocollantes, durables et à l'épreuve des taches.

Partie II

1. Symbole de code à barres

Le symbole de code à barres ne devrait comprendre que les caractères apparaissant dans le numéro lisible par l'utilisateur et non les traits ou espaces sauf lorsque ceux-ci font partie du code de transporteur lui-même.

Le symbole de code à barres peut comporter jusqu'à 25 caractères alphanumériques répartis de l'une des façons suivantes :

(1) XXXXXXXX.....X

Dans ce format, les quatre premiers caractères représentent le code du transporteur. Le reste du numéro de contrôle du fret vient après le quatrième caractère et cette partie du numéro de contrôle du fret peut compter jusqu'à 21 caractères.

(2) XXX-XXXXXX.....X

Dans ce format, les trois premiers caractères et le trait d'union (-) constituent le code du transporteur. Le quatrième caractère est un trait d'union (-), ce qui représente un transporteur aérien. Le reste du numéro de contrôle du fret vient après le trait d'union et cette partie du numéro de contrôle du fret peut compter jusqu'à 21 caractères.

2. Expéditions du SEA

Pour désigner les expéditions du Système d'examen avant l'arrivée (SEA) présentées à l'AFSC, le sigle « SEA » doit figurer sur les étiquettes qui s'y rapportent. Le nom ou le logo de la compagnie peut également être inclus, par exemple :

a) Les lettres « SEA » peuvent faire partie du numéro de contrôle du fret, elles figurent alors entre le code du transporteur et la séquence numérique (p. ex. 9999 SEA 0001). Dans ce cas, les codes à barres doivent aussi contenir des barres pour le sigle « SEA ».

Exemple

ABC Carriers Itée
9999 SEA 000001

b) Si les codes à barres ne contiennent pas le sigle « SEA », celui-ci peut être imprimé soit :

Au-dessus du numéro,
Exemple

SEA-ABC Carriers ltée
9999 000001

Ou sous le numéro,
Exemple
9999 000001
SEA-ABC Carriers ltée.

Nota — L'ASFC préfère la deuxième option.

3. Secteur délimité

Le secteur délimité sur le document de contrôle du fret A8A ne doit pas dépasser 5 po, soit 12,7 cm de longueur et 1,5 po, soit 3,81 cm de hauteur. Sa surface ne doit pas dépasser la surface maximale d'une étiquette.

4. Numérotation

La numérotation doit se faire de façon à ce que les nombres utilisés ne soient pas repris au cours des trois années suivantes.

5. Tests

Des exemplaires de codes à barres et de numéros de contrôle du fret lisibles par l'utilisateur doivent être testés pour s'assurer qu'ils répondent aux normes ministérielles en matière de lisibilité.

Les codes à barres sont examinés pour vérifier les rapports de contraste et la lisibilité et ils sont testés au moyen d'un crayon lecteur du terminal de l'ASFC. De plus, l'ASFC vérifie la dimension des étiquettes et les numéros de contrôle du fret lisibles par l'utilisateur.

Nous enverrons au demandeur une lettre expliquant les résultats du test du code à barres.

Il incombe à toutes les entreprises, y compris les imprimeries, d'obtenir l'approbation de leurs codes à barres avant de les faire imprimer une première fois. Pour réimprimer des codes à barres, il n'est pas nécessaire de les faire tester à nouveau à moins que le processus ou le matériel utilisé pour créer les codes à barres ait été modifié.

Les exemplaires originaux de documents ou d'étiquettes dotés de codes à barres doivent être présentés pour approbation à :

L'Unité des services techniques aux clients commerciaux
Division d'intégration des systèmes opérationnels de programme
Direction générale des programmes
Agence des services frontalier du Canada
355 rue River, tour Ouest, #6066
Ottawa (ON) K1A 0L8
Courriel : TCCU-USTCC@cbsa-asfc.gc.ca

Les questions sur les tests relatifs au code à barres doivent être adressées à l'UCE à l'adresse susmentionnée ou en téléphonant à :

1-888-957-7224 appels au Canada et les États-Unis
1-613-946-0762, appels de l'étranger (8h à 17h, heure locale)
1-613-946-0763, appels de l'étranger (17h à 8h, heure locale)

Annexe D

Directives pour remplir le [formulaire A8A\(B\)](#), *Document de contrôle du fret*

Vous trouverez ci-après les renseignements qui doivent figurer sur le document de contrôle du fret. En ce qui a trait aux éléments de données qui doivent figurer sur les déclarations IPEC par voie électronique dans les modes aérien et maritime, veuillez consulter le [Mémorandum D3-2-1](#) (pour le mode aérien) et le [Mémorandum D3-5-1](#) (pour le mode maritime).

Bureau de sortie des États-Unis — Indiquer le bureau frontalier aux États-Unis, la ville et l'État, pour toutes les expéditions facturées à partir des États-Unis. Pour les marchandises facturées aux États-Unis et qui sont importées au Canada dans le mode aérien, indiquer le bureau du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP) où les marchandises sont chargées à bord de l'aéronef qui doit les transporter au Canada. Pour les expéditions aériennes transfrontalières qui sont importées au Canada par un transporteur routier, indiquer le bureau du CBP où le transporteur routier franchit la frontière pour entrer au Canada ou le bureau le plus proche.

Les codes des bureaux de sortie des États-Unis qui se trouvent dans l'annexe H, liste 6, du [Mémorandum D17-1-10, Codage des documents de déclaration en détail des douanes](#), peuvent être utilisés au lieu des noms de la ville et de l'État.

En transit — Indiquer le nom du pays de la destination finale.

Manifeste de — Indiquer le bureau de l'ASFC où les marchandises sont déclarées.

À — Indiquer le bureau de l'ASFC où les marchandises doivent faire l'objet de la mainlevée ou où elles sont destinées. Les bureaux de l'ASFC figurent dans le répertoire des bureaux de l'ASFC qui peut être consulté sur le site Web de l'ASFC. Lorsque la destination comprend plus d'un entrepôt d'attente pour le mode de transport applicable (par exemple, Toronto), le nom du bureau de l'ASFC qui reçoit les marchandises doit être suivi du nom, de l'abréviation ou du code de l'entrepôt où le dédouanement est prévu (par exemple, Toronto-498).

Nom et adresse du destinataire — Pour les importations : indiquer le nom et l'adresse de la personne (société) au Canada à qui les marchandises sont expédiées. Pour les expéditions en transit et FRAB : indiquer le nom et l'adresse de la personne (société) qui est le destinataire ultime.

Nom et adresse de l'expéditeur — Indiquer le nom et l'adresse de la personne ou de la société qui expédie les marchandises.

Numéro de l'acquittement — Doit être rempli par l'importateur/le courtier ou l'ASFC.

Code du transporteur/numéro de contrôle du fret — Le transporteur doit attribuer le numéro de contrôle du fret sur les documents de contrôle du fret pour impression particulière conformément aux directives décrites dans [l'annexe C](#) du présent mémorandum.

Code du transporteur/numéro de contrôle du fret antérieur — Cette zone doit être remplie sur les documents de contrôle du fret secondaires, comme les nouveaux manifestes, les résumés, etc. Indiquer le code du transporteur et le numéro de contrôle du fret du document de contrôle du fret original.

Nombre de colis — Indiquer la quantité de marchandises déclarée.

Vous trouverez ci-après des exemples de plusieurs méthodes de déclaration d'une expédition :

Nombre de colis / Désignation et marques

1 chargement contenant 75 caisses d'huile de graissage sur trois palettes

3 palettes contenant 75 caisses d'huile de graissage

75 caisses d'huile de graissage sur trois palettes

Si plusieurs marchandises sont déclarées, le nombre total de colis doit être calculé.

Désignation et marques — Donner une description précise et concise des marchandises en utilisant les termes commerciaux courants et noter toute marque imprimée sur le colis ou sur les marchandises. Si les marchandises sont transportées dans un conteneur, le numéro de celui-ci doit être indiqué dans cette zone.

Lorsque des marchandises sont transportées en vertu de contrats de chargement et compte de l'expéditeur, il faut inscrire dans cette zone « chargement et compte de l'expéditeur ».

Les transporteurs ferroviaires doivent inscrire les numéros de bordereaux d'expédition dans cette zone si une zone distincte n'existe pas sur le document de contrôle du fret pour recevoir ce renseignement.

La date et l'heure estimatives d'arrivée doivent figurer sur le DCF dans la zone « Désignation et marques » ou la zone « Emplacement des marchandises ». Tous les numéros de conteneurs applicables doivent figurer sur le DCF dans la zone « numéro de conteneur » (s'il y en a une sur le DCF) ou dans la zone « Désignation et marques ». Les clients qui envoient leur déclaration EDI par voie électronique sont tenus d'indiquer ces renseignements dans les zones réservées à ces éléments de données, « Date et heure estimatives d'arrivée » et « Numéro de conteneur ».

Poids — Inscrire le poids de l'expédition en mesure métrique ou impériale. Il faut inscrire l'unité de mesure ainsi que le poids total.

Point de chargement étranger (ne doit être rempli que par les agents d'expédition et les transporteurs maritimes) — Indiquer la ville et le pays où les marchandises ont été chargées à bord d'un navire, d'un aéronef, d'un véhicule ou d'un moyen de transport ferroviaire.

Emplacement des marchandises — Inscrire le nom et l'adresse de l'entrepôt d'attente où les marchandises sont entreposées en attendant de dédouaner. Le nom du mandataire qui s'occupe du chargement doit aussi figurer dans cette zone. Dans le cas d'expéditions commerciales, lorsque le transporteur, l'agent d'expédition ou le mandataire ne sont pas l'exploitant de [l'entrepôt d'attente, le code secondaire de l'entrepôt](#) qui a été attribué à l'entrepôt d'attente par l'ASFC doit être inclus. Une liste des codes secondaires d'entrepôt d'attente peut être obtenue en consultant le site Web de l'ASFC ou en communiquant avec L'Unité des services techniques aux clients commerciaux.

1-888-957-7224 appels au Canada et les États-Unis

1-613-946-0762, appels de l'étranger (8h à 17h, heure locale)

1-613-946-0763, appels de l'étranger (17h à 8h, heure locale)

Nom du transporteur — Inscrire le nom du transporteur des marchandises.

Identification du véhicule — Les transporteurs routiers doivent inscrire le numéro d'identification du véhicule (le numéro d'immatriculations, la province ou l'État, l'année et le numéro de la remorque). Les autres modes de transport doivent inscrire dans cette zone le numéro d'enregistrement de l'aéronef, le numéro et initiales du wagon ou des renseignements détaillés sur le navire.

Toutes les exigences des zones particulières à un seul mode de transport peuvent être exclues par les transporteurs d'autres modes de transport.

Tous les transporteurs doivent inclure sur le document de contrôle du fret les renseignements qui permettront la recherche rapide de documents de l'ASFC dans le cadre de leurs opérations.

Annexe E

Contenu du formulaire A30, *Avis de déroutement*

Code du transporteur :

No de contrôle du fret :

Au (bureau des services frontaliers) :

Les marchandises visées par le numéro de contrôle du fret susmentionné et destinées initialement au bureau de l'ASFC :
ont été déroutées au bureau de l'ASFC :
aux fins de dédouanement.

Nombre de colis :

Nom du destinataire :

Poids :

Transporteur de correspondance : Signature de l'agent :

Annexe F

Exigences à l'égard des données sur le fret lors de la présentation de la version papier de la transmission de l'IPEC

Point	Nom	Routier	Maritime	Ferroviaire	Aérien	Agent d'expédition
1	Numéro de référence du moyen de transport	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
2	Premier point d'arrivée	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
3	Numéro de contrôle du fret (NCF)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
4	Numéro du conteneur	Non	Oui	Non	Non	Oui
5	Code de transporteur associé au transporteur exploitant le moyen de transport (mode aérien seulement)	Non	Non	Non	Oui	Non
6	Numéro de téléphone du transporteur (on recommande de fournir un numéro où quelqu'un peut être joint en tout temps) (À la demande d'un agent des services frontaliers, le conducteur peut fournir les coordonnées.)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
7	Port étranger ou lieu de chargement à l'étranger pour le mode maritime et aéroport de chargement à l'étranger pour le mode aérien	Non	Oui	Non	Oui	Non
8	Itinéraire – modes aérien et maritime seulement	Non	Oui	Non	Oui	Non
9	Destinataire : <ul style="list-style-type: none"> · Nom · Adresse · Ville · Code du pays · Province/État* · Code postal/Zip* <i>*Obligatoire si au Canada ou aux États-Unis</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
10	Expéditeur <ul style="list-style-type: none"> · Nom · Adresse · Ville · Province/État* · Code postal/Zip* <i>* Obligatoire si au Canada ou aux États-Unis</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

11	<p>Livraison (doit être fournie si elle diffère de l'adresse du destinataire)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nom · Adresse de livraison · Ville · Code du pays · Province/État* · Code postal/Zip* <p><i>* Obligatoire si au Canada ou aux États-Unis</i></p>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
12	<p>Partie à aviser (doit être fournie si disponible; correspond au nom et à l'adresse de toutes les parties autres que le destinataire et l'expéditeur devant être informées de l'arrivée des marchandises au Canada)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nom · Adresse · Ville · Code du pays · Province/État* · Code postal/Zip* <p><i>* Obligatoire si au Canada ou aux États-Unis</i></p>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
13	Description du fret	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
14	Poids du fret	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
15	Quantité de fret	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
16	Code de matières dangereuses (il doit être transmis si un code s'applique aux marchandises déclarées)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
17	Type de mouvement – importation, en transit ou fret restant à bord	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
18	Statut de négociant fiable	Facultatif	S.O.	Facultatif	Facultatif	Non

Références	
Bureau de diffusion	Unité des programmes des transporteurs et du contrôle du fret Division des politiques et gestion de programme Direction du programme commercial Direction générale des programmes
Dossier de l'administration centrale	
Références légales	<i>Loi sur les douanes</i> <i>Loi de 2001 sur l'accise</i> <i>Loi sur la taxe d'accise</i> <i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i> <i>Loi sur les explosifs</i> <i>Loi sur l'importation de boissons enivrantes</i> <i>Loi sur les mesures spéciales d'importation</i> <i>Tarif des douanes</i>
Autres références	<u>D1-7-1</u> , <u>D3-1-3</u> , <u>D3-1-7</u> , <u>D3-1-8</u> , <u>D3-2-1</u> , <u>D3-3-1</u> , <u>D3-4-2</u> , <u>D3-5-1</u> , <u>D3-6-6</u> , <u>D4-1-4</u> , <u>D4-3-5</u> , <u>D8-2-16</u> , <u>D17-1-2</u> , <u>D17-3-1</u> , <u>D17-4-0</u> , <u>D18-3-1</u> , <u>D22-1-1</u>
Ceci annule le mémorandum D	D3-1-1 daté du 20 août 2015