



Mémorandum D3-6-6

Le 3 décembre 2019, Ottawa

Ce document est disponible en format [PDF \(616 Ko\)](#) [[aide sur les fichiers PDF](#)]

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

En résumé

Ce mémorandum a été révisé pour :

- a) Mettre à jour les définitions.
- b) Ajouter des détails sous la section des obligations du transporteur, en référence aux examens.
- c) Mettre à jour l'information sur les moyens de transport vides et en transit tel que couvert sous l'avis des douanes 15-030.
- d) Retirer l'information sur certains processus particuliers qui sont maintenant déplacés au Mémorandum D3-1-1.
- e) Mettre à jour l'information sur les messages d'erreur.
- f) Mettre à jour les directives sur la présentation du BSF673, Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes.
- g) Ajouter une section sur les livraisons directes des marchandises groupées.

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

Ce mémorandum n'énonce pas les politiques et procédures en vigueur relatives à la déclaration des marchandises transportées dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD); les exigences relatives à la déclaration de la marchandise groupée et des processus pour les agents d'expédition; les marchandises commerciales ou personnelles transportées par une personne qui ne remplit pas les critères permettant d'être désigné en tant que transporteur; les marchandises exportées du Canada; ni les exigences des autres ministères relatives à l'importation commerciale/au mouvement en transit des marchandises réglementées.

Pour obtenir de l'information sur les exigences générales de l'ASFC et les politiques administratives ayant trait à tous les modes, veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#). Pour obtenir des renseignements sur lignes directrices et procédures du PAD, veuillez consulter le [Mémorandum D23-2-1, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#). Pour de plus amples renseignements sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#). Pour obtenir de l'information sur la mainlevée des marchandises commerciales, veuillez consulter le [Mémorandum D17-1-4, Mainlevée des](#)

[marchandises commerciales](#). Pour de l'information sur les exigences des autres ministères, veuillez consulter les [mémorandums de la série D](#).

Lignes directrices et renseignements généraux

Définitions

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

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.

Autre ministère (AM)

Ministères ou organismes fédéraux comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou les Affaires mondiales Canada (AMC), etc.

Bureau de déclaration

Le bureau où le fret ferroviaire traverse physiquement au Canada.

Client

Toute personne qui :

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

Code de transporteur

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

Destinataire

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

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

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

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

Disponible

Signifie, en parlant de tout matériel ferroviaire roulant, qui peut au besoin être obtenu auprès de producteurs canadiens ou d'autres sources canadiennes en quantités suffisantes et à un coût raisonnable.

Document de contrôle du fret (DCF)

Manifeste ou autre document de contrôle qui fait office de dossier d'une expédition qui entre au Canada ou qui en sort, p. ex. [A8A\(B\)](#), [En douane - Document de contrôle du fret](#).

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

Document fournissant des renseignements complets au sujet des exigences en matière d'activités et de systèmes liés aux diverses opérations électroniques pour plusieurs programmes d'importation et d'exportation.

Droits

Signifie tout frais ou taxe perçu ou imposé sur des marchandises importées en vertu du [Tarif des douanes](#), de la [Loi sur la taxe d'accise](#), de la [Loi sur l'accise](#), de la [Loi sur les mesures spéciales d'importation](#) ou de toute autre loi du Parlement.

Échange de données informatisé (ÉDI)

Moyen pour transmettre électroniquement des données sur les marchandises importées ou exportées et les déclarations en détail à l'ASFC.

En transit

Le transport de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada à un autre point à l'étranger. Ce mouvement est différent du mouvement en transit domestique. Voir la définition dans cette section.

Équipement auxiliaire

Tout équipement qui permet d'améliorer la sécurité, la sûreté, le confinement et la préservation de marchandises transportées dans des véhicules couverts par le numéro tarifaire 9801.10.10. L'équipement auxiliaire peut être importé en vertu du numéro tarifaire 9801.10.20 sans documentation, aux termes du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), lorsqu'il est utilisé à des fins internationales.

Expéditeur/consignateur

Nom et adresse de la partie expédiant les marchandises, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport (connaissement, lettre de transport aérien, etc.).

Expédition

- a) l'expédition dont un transporteur est responsable est :

- (i) soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport par lui est visé par un seul connaissance, une seule feuille de route ou un seul autre document similaire émis par lui; ou
 - (ii) soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par lui n'est pas visé par connaissance, une feuille de route ou un autre document similaire; et
- b) l'expédition dont un agent d'expédition est responsable est une marchandise spécifiée ou ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissance, une seule feuille de route ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition.

Expédition à valeur élevée (EVÉ)

Une expédition commerciale dont la valeur est supérieure au seuil des expéditions de faible valeur (EFV).

Expédition de faible valeur (EFV)

Les marchandises commerciales d'une valeur en douane ne dépassant pas 2 500 \$ CAN. Les marchandises EFV ne sont pas exonérées du processus du Manifeste électronique.

Fret

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

Groupement

Plusieurs expéditions distinctes réunies par un groupeur ou un agent d'expédition et expédiées à un mandataire ou à un agent d'expédition comme une expédition sur un seul connaissance et déclarées à l'ASFC sur un seul document de contrôle du fret (DCF).

Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)

Ensemble d'éléments de données prescrites 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.

Instruments du commerce international (ICI)

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

Loyer mensuel

S'entend, pour ce qui est du matériel ferroviaire roulant, du loyer mensuel moyen versé pour l'utilisation au Canada de ce matériel ferroviaire roulant.

Manifeste électronique

Une fonction commerciale par 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).

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 premier port d'arrivée (PPA) et que, subséquentement, 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 commerciales

Marchandises qui sont ou seront importées à des fins de vente ou pour tout usage commercial industriel, professionnel, institutionnel, ou de nature semblable.

Marchandises comprises dans les bagages personnels (MDBP)

Les marchandises qui seront dédouanées après leur déclaration en détail et le paiement des droits afférents en application du paragraphe 32(1) de la [Loi](#) si, selon le cas :

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

Marchandises spécifiées (selon le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#))

S'entend des marchandises commerciales, des marchandises qui sont ou seront importées au Canada contre rétribution ou des conteneurs vides non destinés à la vente. Sont exclus de la présente définition :

- a) les marchandises qui seront dédouanées après leur déclaration en détail et le paiement des droits afférents en application du paragraphe 32(1) de la [Loi](#) si, selon le cas :
 - (i) elles sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada, ou
 - (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; ou
- 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.

Matériel ferroviaire roulant

Matériel ferroviaire à roues, comme des véhicules ferroviaires à voyageurs, des fourgons à bagages et des wagons.

Message d'attestation d'arrivée aux entrepôts d'attente (MAAEA)

Message électronique envoyé par les exploitants d'un entrepôt à l'ASFC pour signaler que le fret est arrivé à leur entrepôt et qu'ils en ont assumé la responsabilité.

Message d'attestation de l'arrivée de moyen de transport (MAAMT)

Un avis électronique que les transporteurs transportant des marchandises spécifiées doivent transmettre à l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) au moyen de l'échange de données informatisé (ÉDI).

Mouvement en transit domestique

Le mouvement de marchandise d'un point au Canada vers un autre point au Canada en passant par les États-Unis ainsi que le mouvement de marchandise d'un point aux États-Unis vers un autre point aux États-Unis en passant par le Canada. Ce mouvement est différent du mouvement en transit. Voir la définition dans la présente section.

Mouvement multimodal

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

Moyen de transport

Tout véhicule, aéronef, embarcation ou tout autre moyen servant au transport des personnes ou des marchandises.

Nouveau manifeste

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

Numéro de contrôle du fret (NCF)

Le numéro de contrôle du fret est le numéro attribué à un document de transport. Ce numéro désigne de manière exclusive le fret détaillé sur une déclaration du fret. Il est composé d'un code de transporteur suivi d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur/représentant. Il ne peut pas contenir d'espaces. Les quatre premiers caractères = code de transporteur attribué par l'ASFC.

Numéro de référence du moyen de transport (NRMT)

Numéro de référence unique attribué par le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) pour un voyage en particulier ou pour le départ d'un moyen de transport en particulier.

Préalable à l'arrivée

Avant l'arrivée au Canada d'un moyen de transport ou de marchandises.

Premier port d'arrivée (PPA)

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

Programme d'autocotisation des douanes (PAD)

Un programme visant à simplifier les formalités douanières liés à l'importation pour les importateurs, les transporteurs et les chauffeurs inscrits présentant un risque faible et approuvés au préalable.

Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)

Un système par le biais duquel l'ASFC impose des sanctions pécuniaires aux clients commerciaux en cas de violation à la législation commerciale et frontalière. Le but du RSAP est de fournir à l'Agence un outil pour dissuader les clients d'enfreindre la loi et de créer des règles du jeu équitables envers toutes les entreprises canadiennes.

Registre

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

Service international

S'entend de l'utilisation, d'un endroit au Canada à un endroit aux États-Unis, ou vice versa, de matériel roulant, chargé ou à vide, sur un parcours direct, y compris le chargement et le déchargement au Canada au cours de ce parcours.

Surplus

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

Système d'examen avant l'arrivée (SEA)

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

Système de transmission des avis de mainlevée (STAM)

Un message du système transmis au client concernant le statut du fret.

Transporteur

Personne œuvrant dans le transport commercial international qui déclare le fret à l'ASFC et/ou exploite un moyen de transport qui transporte des marchandises spécifiées à destination ou en provenance du Canada.

Transport commercial international

Signifie tout déplacement dans le but de transporter des personnes ou des marchandises contre paiement ou autre rémunération, ou tout transport de personnes ou de marchandises par ou pour le compte d'une entreprise engagée dans une activité qui lui procure un rendement financier, lorsque les personnes ou les marchandises sont transportées:

- a) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada jusqu'à un point à l'intérieur du Canada; ou
- b) à partir d'un point situé à l'intérieur du Canada jusqu'à un point à l'extérieur du Canada; ou
- c) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada, en transit à travers le Canada, jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada.

Transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT)

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

Wagon tampon

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

Directives et Informations Générales

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

Exigences relatives à la sécurité

5. Un transporteur ou un agent d'expédition canadien qui souhaite être cautionné aux termes d'une autorisation générale doit compléter une demande et présenter un cautionnement dans le format indiqué dans le [site Web de l'ASFC](#).
6. Afin de devenir un transporteur cautionné ou un agent d'expédition cautionné, un cautionnement doit être déposé conformément au [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Exigences relatives à l'identification du transporteur

7. Tout transporteur transportant ou faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada doit avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC.
8. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du NCF et du NRMT.
9. Afin d'identifier les transporteurs et les agents d'expédition, un code de transporteur cautionné ou non cautionné de l'ASFC sera attribué à une entreprise après autorisation. Ce numéro de code de transporteur doit figurer sur tous les documents de contrôle du fret présentés ou transmis à l'ASFC.
10. Les NRMT doivent porter le code de transporteur attribué par l'ASFC à l'entité légale (transporteur) qui arrive physiquement à la frontière.
11. Pour tout renseignement concernant les exigences relatives au code de transporteur et la façon de l'obtenir, veuillez consulter le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Obligations des transporteurs

12. Tous les transporteurs transportant des marchandises spécifiées au Canada doivent transmettre à l'ASFC par voie électronique des données spécifiques relatives au fret et au moyen de transport dans les délais prescrits, tel qu'énoncé dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La communication de ces données dans les délais prescrits satisfait à l'exigence énoncée à l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).
13. La transmission de données électroniques préalables à l'arrivée sur le fret/le moyen de transport ne constitue pas une « déclaration » au sens du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Au sens du paragraphe 12(1) de la *Loi*, une déclaration n'est effectuée qu'au moment où l'exploitant du moyen de transport ferroviaire transmet un message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT) par voie électronique. Ce message doit être reçu et peut être produit dans un créneau de 30 minutes pour les arrivées électroniques, ce qui permet aux transporteurs ferroviaires de transmettre leur demande d'arrivée jusqu'à 30 minutes avant l'arrivée réelle à la frontière canadienne.
14. Lorsque le moyen de transport arrive au PPA et que le statut est mis à jour à « déclaré », l'ASFC transmet un avis à l'exploitant du moyen de transport, tel qu'identifié par le code de transporteur situé sur la déclaration de moyen de transport, en précisant les numéros de contrôle du fret (NCF) des transmissions de fret correspondantes visant les marchandises qui sont réputées avoir été déclarées en vertu du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Ce message servira de « preuve de déclaration » du transporteur.

15. Conformément à l'article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#), les transporteurs ont la responsabilité de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC, y compris les renseignements préalables à l'arrivée, sont véridiques, exacts et complets. De plus, tel que stipulé à l'article 22 de la [Loi sur les douanes](#) et l'article 7 du [Règlement sur le transit des marchandises](#), les renseignements transmis doivent être appuyés par des documents sources (c.-à-d. des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande.
16. Si l'ASFC doit procéder au déchargement pour déplacer une cargaison en vue de l'examiner, le déplacement sera effectué par le transporteur, aux frais de celui-ci.

Contrôle

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

Procédures de déclaration et de contrôle du fret

18. Les données sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une déclaration de fret ferroviaire est obligatoire pour tout fret importé non exempté.
19. Avant l'arrivée ou au moment de l'arrivée des marchandises au Canada, le transporteur ferroviaire peut transmettre, en plus de la transmission des données par voie électronique, le formulaire A1, *Déclaration d'entrée de train* et préciser les expéditions pour lesquelles les détails du fret ont déjà été reçus et acceptés par l'ASFC. Les équipages de train doivent aussi s'acquitter de leurs formalités douanières.
20. À l'arrivée des marchandises en douane à la destination finale (cour d'attente ferroviaire), l'exploitant de l'entrepôt transmettra à l'ASFC le message d'attestation d'arrivée à l'entrepôt d'attente (MAAEA). De plus amples informations sur le MAAEA et autres avis peuvent être lu dans le [Chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique \(DECCE\) - Avis](#).
21. Les expéditions qui ne peuvent entrer au Canada en raison d'interdictions douanières ou de règlements d'autres ministères, telle que [l'Agence canadienne d'inspection des aliments \(ACIA\)](#), doivent être immédiatement retournées aux États-Unis sous contrôle douanier.
22. Si l'ASFC accorde la mainlevée des marchandises se trouvant dans un entrepôt d'attente exploité par une société ferroviaire, le message d'avis de mainlevée (STAM) ou l'avis de manifeste acheminé confère à l'exploitant d'entrepôt le pouvoir d'accorder la mainlevée de l'expédition au destinataire.
23. Une autorisation n'est pas nécessaire si l'importateur détient un agrément pour un entrepôt d'attente ferroviaire de déchargement de wagons complets de type PS (voie d'évitement ferroviaire privée). Dans un tel cas, le wagon, ainsi que son chargement, peuvent être livrés directement par le transporteur au destinataire, le cas échéant,

lequel doit s'assurer que les scellés n'ont pas été rompus et que les marchandises n'ont pas été enlevées avant que l'ASFC n'en ait autorisé la mainlevée.

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

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

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

Communication électronique avec l'ASFC

26. Les transporteurs doivent transmettre les données au moyen des systèmes d'échange de données informatisés (ÉDI) de l'ASFC. Avant d'initier le processus de demande (tel que décrit ci-dessous), les transporteurs doivent avoir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC conformément à l'article 12.1 dans la [Loi sur les douanes](#).

Demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC

27. Les transporteurs qui utilisent l'ÉDI sont tenus de remplir un formulaire de demande et de le présenter à l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC).
28. Les clients ÉDI peuvent choisir de transmettre leurs propres données à l'ASFC ou d'utiliser un prestataire de services. De plus amples informations concernant l'ÉDI, la manière de participer et les moyens de communications électroniques sont disponibles au [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).
29. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou au processus de demande connexe, veuillez communiquer avec L'Unité des services techniques aux clients commerciaux à l'adresse :

L'Unité des services techniques aux clients commerciaux
Agence des services frontaliers du Canada
355 rue North River Road, tour B
Ottawa (ON) K1A 0L8

Courriel : tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca

Téléphone: **1-888-957-7224**, appels au Canada et aux É.-U.

Transmission de données exactes

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

31. Il n'est pas obligatoire d'insérer les lettres « SEA » dans un numéro SEA, mais si un transporteur insère des lettres dans le numéro SEA, il doit alors utiliser exactement le même numéro dans sa transmission sur le fret préalable à l'arrivée.
32. Si le NCF indiqué dans la demande de mainlevée du SEA ne correspond pas exactement aux données sur le fret transmises par voie électronique, cela nuira aux capacités du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) et les abonnés ne recevront pas de messages du STAM. La transmission d'un NCF inexact par les transporteurs peut entraîner des sanctions pour non-conformité, y compris l'imposition de sanctions du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP). La mainlevée peut aussi être affectée négativement.

Lignes directrices pour la transmission des données avant l'arrivée

Données sur le fret

33. Les données sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une déclaration de fret ferroviaire est obligatoire pour tout fret importé non exempté.
34. Toutes les données sur le fret doivent être acceptées par le système et figurer au dossier afin de pouvoir être reliées par la suite à un moyen de transport. Si les données sur un moyen de transport sont transmises en citant un NCF qui ne figure pas dans le dossier ou qui est rejeté, la transmission sur le moyen de transport sera rejetée.
35. Les transmissions électroniques sur le fret doivent être transmises avec un type de mouvement/une option de service applicable, tel que décrit dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).
36. Un code de sous-emplacement est obligatoire pour les marchandises sous douanes et optionnel pour les expéditions pour lesquels la mainlevée est demandée au PPA. Cette option est disponible et permet de préciser un bureau de mainlevée secondaire (intérieur) si la mainlevée de l'expédition ne peut pas être obtenue à la frontière (c.-à-d. échec de la demande SEA) et que les marchandises se qualifient pour un mouvement sous douane.
37. Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur ferroviaire doit inclure dans les données sur le fret dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).

Mouvements multimodaux

38. Le processus multimodal relatif au fret s'applique tant au mode de transport routier qu'au mode de transport ferroviaire. Le propriétaire ou la personne responsable du moyen de transport établira un lien entre le fret et la déclaration du moyen de transport.
39. Le mouvement multimodal concerne le fret documenté sur un document de transport utilisé pour un mode de transport donné, mais qui arrive au Canada par un mode de transport différent. Le transporteur du fret est alors tenu de transmettre par voie électronique les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal dans les délais prescrits pour le mode de transport utilisé pour transporter physiquement les marchandises au Canada.

40. À titre d'exemple, du fret transporté par voie routière est chargé à bord d'un wagon en vue de son transport au Canada. Le transporteur transmettra les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal. Le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) transmettra la déclaration du moyen de transport ferroviaire et établira un lien entre le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le moyen de transport ferroviaire. Les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le moyen de transport ferroviaire doivent être reçues par l'ASFC dans les délais de transmission prescrits pour le mode ferroviaire.

Données sur le moyen de transport

41. Le TEMT ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur doit préparer et transmettre une transmission électronique à l'ASFC avec les données sur le moyen de transport requises et selon les délais prescrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
42. Toutes les données sur le fret doivent être acceptées par le système et figurer au dossier afin de pouvoir être reliées par la suite à un moyen de transport. Si les données sur un moyen de transport sont transmises en citant un NCF qui ne figure pas dans le dossier ou qui est rejeté, la transmission sur le moyen de transport sera rejetée.
43. Dans le cas d'un moyen de transport vide, un indicateur « vide » doit être utilisé dans le champ approprié pour indiquer un moyen de transport sans fret.
44. Jusqu'à nouvel ordre, aucune sanction administrative pécuniaire (SAP) ne sera imposée aux transporteurs ferroviaires se présentant au premier port d'arrivée (PPA) avec des moyens de transport vides (sans marchandises spécifiées à bord) et n'ayant pas transmis d'IPEC/Manifeste électronique. Pendant cette période, les transporteurs qui se présentent sans marchandises spécifiées à bord seront dispensés de l'application de la disposition obligatoire concernant la transmission de l'information préalable à l'arrivée. Cette abstention n'élimine pas l'obligation des transporteurs de se présenter au bureau de l'ASFC le plus près à leur arrivée au Canada.
45. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – DECCE - ferroviaire](#).

Délais de transmission

46. Les transporteurs (ou les prestataires tiers autorisés à agir pour le compte du transporteur) sont tenus de préparer et de transmettre les renseignements requis sur le fret et le moyen de transport dans les délais spécifiés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
47. Dans le mode ferroviaire, les renseignements sur le moyen de transport et le fret qui sont liés aux marchandises spécifiées doivent être reçus et validés par l'ASFC, comme l'indique le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), au moins deux heures avant que le moyen de transport n'arrive au PPA.
48. Pour les exemptions aux exigences de données sur le fret, veuillez consulter le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).
49. Les messages correctement formatés reçus moins de deux heures avant l'heure d'arrivée estimée transmise seront acceptés par le système, mais le client sera également averti, par un message d'erreur, « délai d'examen insuffisant » et des pénalités peuvent s'appliquer.

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

50. Si un wagon ou une partie de celui-ci qui contient des marchandises sous douane est fermé avec le sceau d'une entreprise, le numéro de sceau doit être noté correctement sur la déclaration de fret préalable à l'arrivée. Le sceau doit demeurer intact, à moins que l'ASFC ne procède à un examen.

Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT)

51. Pour respecter les exigences en matière de déclaration aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le TEMT doit transmettre un MAAMT par ÉDI à son arrivée au PPA.
52. Obligatoire, le MAAMT s'ajoute à l'information IPEC/Manifeste électronique déjà transmise sur le fret et le moyen de transport dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
53. Le TEMT ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom élabore le MAAMT et le transmet par ÉDI à l'ASFC.
54. Une arrivée dans le mode ferroviaire est définie comme le moment où le moyen de transport est physiquement arrivé au Canada. Le MAAMT doit être transmis et reçu dans une fenêtre de 30 minutes, permettant aux transporteurs ferroviaires d'envoyer leur demande pour une arrivée jusqu'à 30 minutes à l'avance de leur arrivée réelle à la frontière canadienne.
55. Une fois le MAAMT est reçu, validé et accepté, le système de l'ASFC met à jour le statut du moyen de transport et du fret associé et il accuse réception de la déclaration de ceux-ci aux termes du paragraphe 12(1) à l'aide d'un message « Avis de déclaration » envoyé à l'expéditeur du message d'arrivée. Il est indiqué dans cet avis que le TEMT (selon le code de transporteur de l'ASFC transmis dans la déclaration de moyen de transport) s'est acquitté de son obligation, aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), de déclarer le moyen de transport et toutes les expéditions dont le détail est donné sur les documents de fret qui sont liés à ce moyen de transport. Le MAAMT produira les messages d'avis de mainlevée (pour les expéditions demandant une mainlevée au PPA) ou de renvoi, selon le cas. Pour plus de renseignements, veuillez consulter le document IPEC/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre (situé au [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#)).
56. Tous les « Avis de déclaration » envoyés au transporteur aux termes du paragraphe 12(1) doivent être conservés et mis à la disposition de l'ASFC sur demande lors du contrôle de l'observation, conformément aux exigences du [Règlement sur le transit des marchandises](#).
57. Pour obtenir la liste complète des données à inclure dans le MAAMT, veuillez consulter le document IPEC/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre. Pour obtenir un exemplaire du guide, veuillez communiquer avec [l'Unité des services techniques aux clients commerciaux](#).

Expéditions en transit

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

58. Les transporteurs ferroviaires doivent déclarer le fret transitant par le Canada à l'ASFC au PPA par l'entremise de l'Échange de données informatisé (ÉDI). Le formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*, doit être utilisé pour déclarer le moyen de transport au bureau de sortie. Comme alternative, le fret déclaré qui est transféré à bord d'un navire aux fins d'exportation vers un pays étranger sera acquitté par la déclaration de sortie dans le mode maritime.
59. Le formulaire A5 doit contenir les numéros de contrôle du fret associés au fret qui quitte le Canada à bord de ce mode de transport particulier.
60. Des renseignements supplémentaires peuvent également être inclus, par exemple :
- a) le nom du transporteur et ses coordonnées
 - b) le code du transporteur
 - c) la date et l'heure de l'envoi du formulaire A5 à l'ASFC
 - d) la date et l'heure prévue d'arrivée au bureau d'exportation
 - e) le numéro du train ou le numéro de la déclaration (non le numéro du wagon)
 - f) le bureau d'exportation
 - g) le numéro de l'ordre (l'ordre des wagons composant le train)
 - h) le numéro du wagon;
 - i) le numéro du conteneur (si le fret est conteneurisé)

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

61. Les transporteurs ferroviaires utilisant l'ÉDI ne sont plus obligés de se servir du formulaire [BSF708, Manifeste en transit mode ferroviaire](#) pour déclarer des expéditions en transit à travers le Canada (É.-U. – Canada – É.-U.) ou en transit à travers les États-Unis (Canada – É.-U. – Canada). Au lieu de cela, les transporteurs ferroviaires ont la possibilité de transmettre les données préalables à l'arrivée du fret par le Manifeste électronique. Il est rappelé aux transporteurs ferroviaires que s'ils transmettent les données sur le fret par voie électronique, ils **ne doivent pas** utiliser le code d'exception pour le fret en transit sur la déclaration du moyen de transport et noter « en transit » dans le champ des instructions spéciales de la déclaration du fret. Si les transporteurs utilisent le formulaire BSF708 en format papier, l'Agence n'imposera aucune SAP pour défaut de transmission de données sur un moyen de transport servant au fret en transit jusqu'à ce qu'elle mette en œuvre et autorise une solution complète pour le fret en transit.

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

62. Le formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*, doit être présenté à la sortie du Canada. Les transporteurs doivent exporter des wagons complets avec des sceaux intacts au bureau de sortie. Si les sceaux sont brisés, les wagons doivent être conduits à un dépôt d'examen ferroviaire pour qu'un agent des services frontaliers effectue une vérification matérielle du contenu en comparaison aux connaissances pertinents. La mainlevée sera ensuite accordée pour le retour des wagons aux États-Unis.

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

63. Les transporteurs ne doivent pas détourner les wagons en transit vers des destinations au Canada. Si le transporteur détourne des wagons en transit ou si le fret est retenu pour qu'on en dispose au Canada, un agent des services frontaliers retiendra immédiatement les wagons pour détermination.
64. Les transporteurs peuvent exporter les wagons en transit à n'importe quel bureau de l'ASFC où des voies ferrées traversent la frontière internationale. L'ASFC va permettre un changement de parcours d'un bureau de sortie à un autre et ne considérera pas ce changement comme un détournement aux fins douanières.

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

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

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

Mouvements inter réseaux

66. Les transporteurs ferroviaires peuvent transférer des marchandises sous douane à un transporteur secondaire cautionné pour exportation en vertu du document de contrôle du fret (DCF), à condition que la destination finale soit indiquée sur le DCF d'origine.
67. Le transporteur ferroviaire transférant le fret à un autre transporteur maintiendra la responsabilité légale des biens jusqu'au moment de l'acquittement du fret par l'exploitant du moyen de transport au moment de l'exportation en déclarant le NCF sur le formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*.

Exemptions au Manifeste électronique

68. Cette section porte sur les circonstances dans lesquelles les données préalables sur le fret ne sont pas exigées en vertu de l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#). Une liste complète se trouve dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique - DECCE - ferroviaire](#).
69. Si les clients décident de transmettre les données pour l'une des exemptions et(ou) exceptions énumérées, ils doivent le faire dans les délais prescrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur doit indiquer dans les données sur le moyen de transport et le fret dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique - DECCE - routier](#).

Remarque : L'ASFC effectuera un contrôle périodique des registres conservés par les transporteurs reliés aux données électroniques sur le fret, tel qu'indiqué au paragraphe 17 du présent mémorandum. Cela englobe les données qui peuvent être transmises, si les clients décident de les transmettre, pour les marchandises qui, autrement, feraient l'objet d'exemptions.

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

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

- a) Les marchandises qui sont importées au Canada en vertu du programme des messageries – Expédition de faible valeur (EFV) par un service de messagerie approuvé en vertu du programme des messageries – EFV de l'ASFC.
- b) Les chargements mixtes EVÉ/EFV (fret requis dans le cas des EVÉ). **Remarque** : Pour les expéditions de faible valeur non importées en vertu du programme EFV, doivent être fournies les données préalables sur le fret et le moyen de transport.
- c) Les instruments de commerce international (ICI) sont des conteneurs vides détenus par l'expéditeur ou l'importateur et également ceux enregistrés sous le dossier d'Ottawa ou comportant des numéros de banque de conteneur, qui sont utilisés pour acheminer des marchandises commerciales au Canada ou à l'extérieur du pays. Par exemple : boisseaux d'expédition, palettes, cages, coffres, boîtes, cartons, caisses, boîtes gaylord, verrous de chargement/intercalaires d'appui, casiers, plateaux, chariots ou des marchandises similaires utilisées pour l'expédition de marchandises à l'échelle internationale.
- d) Courrier (Postes Canada, US Mail, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte.
- e) Réparations d'urgence – comprennent les moyens de transport qui ont été réparés à l'extérieur du Canada par suite d'un incident imprévu qui s'est produit à l'extérieur du Canada, et les réparations étaient nécessaires pour assurer le retour en toute sécurité du moyen de transport au Canada.
- f) Déplacements domestiques en transit – période provisoire (un processus électronique pour les déplacements en transit est en cours de développement).
- g) Fardage – Matériel d'emballage, comme des planches, des blocs, des madriers, des renforts en métal ou en plastique, utilisé pour soutenir et protéger les paquets devant être expédiés et manipulés.
- h) Wagons tampons chargés servant à la protection de l'équipe de train de toute substance dangereuse ou combustible ainsi que ces dernières, d'éventuelles sources d'inflammation.
- i) Moyens de transport vides – la transmission sur le moyen de transport requière un indicateur identifiant le moyen de transport comme étant vide.

71. Les exigences relatives à la déclaration à l'arrivée sous l'article 12(1) de la [Loi sur les douanes](#) pour toutes les exemptions susmentionnées sont énoncées au paragraphe 14 du présent mémorandum.

Processus d'expédition particuliers

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

Excédents/manquants

73. Advenant un écart entre les données transmises et/ou les marchandises déclarées et le nombre de pièces trouvées à l'arrivée il faut suivre la procédure décrite dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises.](#)

Défaut de présentation de renseignements préalables à l'arrivée

74. L'ASFC exige des renseignements complets relatifs à toutes les marchandises spécifiées arrivant au Canada. Lorsqu'aucun renseignement préalable à l'arrivée n'a été transmis et qu'il n'existe pas d'autre exemption ou exception, le transporteur doit transmettre une déclaration de fret aussitôt que cela est constaté. Si l'ASFC

découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée préalable à l'arrivée n'a été transmise, et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, des pénalités pourront être appliquées au transporteur pour défaut de fournir de renseignements préalables à l'arrivée.

75. Lorsque le moyen de transport est connu, le NRMT doit également être modifié pour y ajouter ce fret après l'arrivée.
76. Le fret découvert après l'arrivée qui n'est relié à un NRMT connexe sera présenté au bureau de l'ASFC le plus proche pour que son statut soit mis à jour électroniquement à « Arrivé ». Cette mesure est nécessaire pour permettre la mainlevée des marchandises.

Réparations non urgentes

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

Fret Électronique – marchandises débarquées (transport de conteneurs maritimes)

78. Les procédures suivantes s'appliquent sauf si le transporteur maritime prévoit un déplacement terrestre et a recours au formulaire [A6, Déclaration générale](#), sous la garantie du transporteur maritime.
79. Le fret regroupé en conteneurs qui parvient à un port américain en vue d'être transporté au Canada doit être assorti d'un manifeste préparé par le transporteur ferroviaire, dont le contenu est tiré des renseignements qui figurent sur le connaissance maritime. Chaque connaissance maritime doit être assorti d'un document de contrôle de fret distinct. Si un connaissance maritime couvre une expédition formée de plusieurs conteneurs, chaque conteneur doit être assorti d'un manifeste, sauf dans les cas où tous les conteneurs liés arrivent au Canada par le même train. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le transport du fret à l'extérieur du navire, veuillez consulter le [Mémoire D3-5-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#).
80. La transmission sur les données du moyen de transport doit démontrer le numéro du conteneur et des sceaux (lorsque ces renseignements peuvent être tirés des documents qui sont en la possession du transporteur).
81. Dans le port de mer du déchargement initial, le transporteur ferroviaire utilise un NCF ferroviaire (nouveau manifeste) pour déclarer chaque expédition maritime provenant du navire et se dirigeant vers un point au Canada ou faisant l'objet d'un mouvement en transit jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada. Les données sur le fret transmises doivent faire apparaître les mêmes renseignements que ceux du connaissance maritime correspondant et indiquer le nom du navire, le numéro de code de l'agence, le numéro de la déclaration générale d'entrée et le numéro du connaissance maritime.
82. La déclaration générale d'entrée du navire est acquittée par les numéros de contrôle du fret ferroviaire. Le capitaine du navire ou l'agent doit déclarer en détail les marchandises manquantes en suivant les procédures normales énoncées dans le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Marchandises dangereuses

83. Le but de la réglementation sur la [Règlementation sur le transport des marchandises dangereuses](#) est de protéger le public contre les dangers potentiels du transport de marchandises dangereuses en établissant et réglementant les normes de sécurité, des marques de sécurité et les exigences de sécurité pour ces produits.
84. Les marchandises dangereuses, les déchets dangereux, les explosifs et les matières radioactives sont des exemples de produits qui présentent un danger ou un risque pour la santé humaine ou l'environnement, et en tant que tels, sont réglementés et nécessitent un traitement spécial pendant le transport.
85. La [Règlementation sur le transport des marchandises dangereuses](#) exige que tous les envois de marchandises dangereuses soient classés, étiquetés, placardés, emballés et documentés de manière spécifique par l'expéditeur. Pour plus d'informations, consultez le [Mémoire D19-13-5, Transport des marchandises dangereuses](#).

Déraillements et accidents

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

Autres processus particuliers

87. Il faut déclarer les wagons vides au moyen de l'ÉDI seulement lorsqu'il s'agit d'un envoi de marchandises (importation) et que la société ferroviaire a évalué des frais de transport.
88. Le transporteur doit déclarer toutes les expéditions contenant du matériel appartenant à la société (marchandises MATCIE) au moyen d'une transmission par ÉDI.
89. Lorsque le fret est transporté conformément à une entente stipulant que le compte et le chargement doivent être faits par l'expéditeur, la transmission sur le fret doit renfermer clairement la mention « compte et chargement par l'expéditeur » et toutes les unités doivent être scellées avec un sceau par l'expéditeur avant d'être confiées au transporteur.
90. Lorsqu'il s'agit de lots (une seule sorte de marchandise) contenus dans des wagons, des conteneurs ou des remorques sur wagon plate-forme, il faut indiquer le nombre réel de boîtes, de caisses, de barils, etc., de la marchandise.
91. Dans le cas de fret en vrac, la quantité à indiquer dans la zone du nombre de colis du DCF ou la transmission des données par voie électronique est «1».
92. D'autres procédures d'expédition particulières sont énoncées dans le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) :
- Carnet et autres importations temporaires
 - Marchandises égarées

- Importateur non résident
- Transmissions relatives aux expéditions « À l'ordre de »
- Entreprise de déménagement et effets personnels
- Déclaré et devant arriver (DDA) et Manquant inclus dans la valeur (MIV)
- Boutiques hors-taxes (marchandises importées par des boutiques hors-taxes)

Matériel ferroviaire roulant

93. Toutes les locomotives, tout le matériel ferroviaire roulant et tout le matériel ferroviaire divers qui entrent au Canada ou en sortent doivent être déclarés à l'ASFC.
94. S'ils sont importés temporairement à des fins de service commercial international, ils sont classés sous le numéro tarifaire 9801.10.10 et sont en franchise de droits de douane. Les données préalables sur le fret et le moyen de transport sont requises, et, lorsqu'ils sont exportés, ils sont documentés sur un formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*.
95. La détermination, à savoir si les locomotives, le matériel ferroviaire roulant ou le matériel ferroviaire divers servent au transport commercial international ou non, se fonde sur l'origine et la destination des marchandises transportées et non sur le parcours réel de la locomotive, du matériel ferroviaire roulant ou du matériel ferroviaire divers.
96. Le matériel ferroviaire roulant étranger importé au Canada sous le numéro tarifaire 9801.20.00 pour assurer temporairement un service intérieur peut l'être avec des marchandises à bord.
97. Les locomotives, le matériel ferroviaire roulant et tout le matériel ferroviaire divers qui arrivent ou qui quittent le Canada doivent être déclarés, mais ne sont habituellement pas comptabilisés; ils sont cependant documentés sur les transmissions des données sur le moyen de transport avant l'arrivée et sur un formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*.
98. Les entreprises qui souhaitent temporairement utiliser du matériel ferroviaire roulant étranger pour assurer un service intérieur n'ont pas besoin d'une autorisation préalable de l'ASFC. Cependant, l'importation du matériel ferroviaire roulant doit être assujettie à un loyer ou à un contrat, d'une durée ne dépassant pas 12 mois, signé avant l'importation.
99. Le matériel ferroviaire roulant étranger servant à cette fin ne peut pas être retiré du Canada pour un motif quelconque, notamment l'affectation au service international. Le matériel ferroviaire roulant étranger qui est utilisé pour les déplacements en transit d'un point situé au Canada jusqu'à un autre point situé au Canada, via les États-Unis, n'est pas considéré comme ayant été affecté au service international.
100. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant étranger appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou étant sous leur contrôle, doivent signaler la réaffectation de tout matériel ferroviaire roulant qui est retiré du service international et qui est temporairement affecté au service intérieur canadien.
101. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant étranger n'appartenant pas à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou n'étant pas sous leur contrôle, doivent signaler la réaffectation de tout matériel ferroviaire roulant qui est retiré du service international et temporairement affecté au service intérieur canadien. Le matériel ferroviaire roulant qui a été réaffecté par rapport à la fin prévue au numéro tarifaire 9801.10.10 doit être classé sous le Chapitre 86 du [Tarif des douanes](#).

Remarque : Les marchandises du numéro tarifaire 9801.20.00 doivent appartenir à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou être sous leur contrôle. La période de réaffectation ne peut pas dépasser 90 jours au cours d'une année civile. Il n'est pas nécessaire que les 90 jours soient consécutifs. L'origine pourra entraîner des droits de douane qui seraient payés la première fois seulement.

102. L'importateur doit contrôler la période durant laquelle le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur canadien.
103. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada qui est retiré temporairement du service international et affecté au service intérieur canadien doivent en signaler la réaffectation. Dans ce cas, le matériel ferroviaire roulant canadien a été fabriqué au Canada pour exportation et n'a jamais servi à assurer un service intérieur. Si le matériel ferroviaire roulant appartient à une compagnie de chemins de fer des États-Unis, ou est sous son contrôle, il est réaffecté de la fin prévue au numéro tarifaire 9801.10.10 à celle prévue au numéro tarifaire 9801.20.00. Les voitures et wagons sont réaffectés sous le Chapitre 86, s'ils appartiennent à une compagnie de chemins de fer étrangère autre qu'une compagnie des États-Unis, ou sont sous son contrôle. La période de réaffectation ne peut pas dépasser 90 jours au cours d'une année civile. Il n'est pas nécessaire que les 90 jours soient consécutifs.

Processus d'exportation de matériel ferroviaire roulant

104. Il incombe à l'importateur d'informer le bureau régional où les marchandises ont été déclarées en détail que le matériel ferroviaire roulant a été exporté. Il faut fournir la preuve d'exportation dans les 30 jours suivant l'exportation de la dernière voiture ou du dernier wagon, ou à l'expiration du loyer ou du contrat, en prenant la date la plus proche.
105. La preuve d'exportation peut être fournie d'une des façons suivantes, à condition qu'il soit clairement démontré que la voiture ou le wagon réaffecté a quitté le Canada, et que la date de départ soit évidente :
- a) une déclaration validée de sortie de train A5;*
 - b) un E15 certifié (Certificat de destruction/exportation);*
 - c) une déclaration douanière des États-Unis;*
 - d) une déclaration hors ligne interne;*
 - e) une déclaration inter compagnies avec une compagnie de chemins de fer des États-Unis.*

Plan d'urgence en cas de panne de système

106. Le [Plan d'urgence en cas de panne de système](#) de l'ASFC établit les procédures pour l'importation commerciale de marchandises dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC dans tous les modes. Ce plan d'urgence ainsi que les Sommaires en cas de panne de système pour chaque mode peuvent être consultés sur le site Web de l'ASFC. Les clients peuvent communiquer avec l'Unité des services techniques aux clients commerciaux, au 1-888-957-7224, pour obtenir des précisions supplémentaires.
107. Les clients doivent retenir la capacité de produire les copies papier des transmissions de données sur le fret/le moyen de transport dans le cas d'une interruption de service des systèmes de l'ASFC.

Notifications et messages d'erreur

108. Toutes données préalables à l'arrivée reçues seront validées et traitées au moyen des systèmes de l'ASFC et l'ASFC transmettra des messages de réponse à l'expéditeur. Des avis sont envoyés à l'expéditeur de la même façon qu'ils ont été reçus.
109. Les clients peuvent s'attendre à recevoir deux types de messages-réponses des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent des documents préalables à l'arrivée par voie électronique.
- a) Réponses positives.
 - b) Réponses d'erreur.
110. Les réponses positives sont transmises dans la forme d'un « Accusé réception ». L'accusé réception est généré lorsque la transmission d'ÉDI a passé les révisions de syntaxe, conformité et validation avec succès.
111. Les messages d'erreur seront transmis à l'expéditeur, indiquant la nature de l'erreur sous forme d'un avis de rejet. Les transporteurs doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC en temps opportun. Les rapports rejetés seront considérés par l'ASFC comme des données non transmises sur le moyen de transport ou le fret jusqu'à ce que les erreurs cernées aient été corrigées et que les données saisies dans le système de l'ASFC aient atteint le statut « Accepté ».

Corrections

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

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

Ajouter/modifier/supprimer (annuler)

113. Un « ajout » est utilisé pour la première transmission des données (originale), qu'il s'agisse de données sur le fret ou le moyen de transport. Il doit être transmis dans les délais prescrits et conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
114. Un « changement » comprend la retransmission avant l'arrivée de l'ensemble du fichier (tous les éléments de données applicables), qui remplacera alors l'ensemble du fichier au dossier. Généralement, le transporteur est tenu de transmettre un changement afin de mettre à jour le fichier courant sur le fret ou le moyen de transport enregistré lorsqu'un des éléments de données sur la transmission courante à l'ASFC change. Les éléments de données ne doivent pas être transmis séparément.
115. Toutefois, si le NCF indiqué dans une transmission sur le fret ou le NRMT indiqué dans une transmission sur le moyen de transport doit être changé, le client doit d'abord transmettre un fichier pour supprimer la déclaration sur le fret/moyen de transport, puis transmettre un « ajout » pour la nouvelle déclaration avec le nouveau NCF ou NRMT. Une demande de changement n'est pas acceptée dans ce cas.
116. Une « suppression » (annulation) est utilisée pour l'élimination complète de fichiers ou de lots de fichiers. Si des éléments de données ou des boucles de segments doivent être supprimés, ils doivent être traités comme des changements. Les données transmises pour la suppression ne doivent pas nécessairement être identiques à celles

de l'ajout ou du changement original – seules les données « clés » (c.-à-d. le NCF ou le NRMT et le fait que le fichier concerne le fret ou le moyen de transport) doivent être identiques.

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

Modifications après l'arrivée

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

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

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

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

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

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

122. L'ASFC pourrait autoriser le transfert direct vers un entrepôt d'attente de la catégorie CW de l'agent d'expédition des expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné qui sont déclarées par le transporteur principal au moment de l'arrivée au premier point d'arrivée (PPA). Veuillez consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) ou 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](#) pour en apprendre davantage sur les conditions requises.

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

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

Renseignements sur les sanctions

126. Pour de l'information sur les sanctions administratives, veuillez consulter le [Mémorandum 22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). Vous trouverez également de l'information sur les sanctions du RSAP sur la page Web [RSAP](#).
127. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être imposées.
128. Le défaut de respecter les exigences de l'ASFC énoncées dans la [Loi sur les douanes](#) peut entraîner la saisie et la confiscation compensatoire des marchandises et/ou du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations peuvent être déposées au criminel.

Renseignements supplémentaires

129. Pour renseignements supplémentaires, 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**.

Références

Bureau de diffusion	Unité des programmes des transporteurs et du contrôle du fret Politiques et gestion de programme Programme commercial Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux
Dossier de l'administration centrale	7730-1
Références légales	<i>Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)</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 douanes</i> <i>Loi sur la taxe d'accise</i> <i>Loi sur l'accise</i> <i>Loi sur les mesures spéciales d'importation</i> <i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i> <i>Règlement sur le transit des marchandises</i> <i>Loi sur la protection des végétaux</i> <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> <i>Tarif des douanes</i>
Autres références	<u>D3-1-1</u> , <u>D3-1-8</u> , <u>D3-3-1</u> , <u>D3-5-1</u> , <u>D4-3-4</u> , <u>D4-3-5</u> , <u>D22-1-1</u> , <u>D17-1-4</u> , <u>D19-13-5</u> , <u>D23-2-1</u> <u>DECCE</u>
Ceci annule le mémorandum D	D3-6-6 daté du 26 mai 2017
Date de modification	2019-XX-XX