



## Mémoire D3-2-1

Ottawa, le 29 novembre 2022

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

#### En résumé

Le présent mémoire a été révisé pour :

- (a) tenir compte des mises à jour et des ajouts à la section relative aux définitions.
- (b) mettre à jour les renseignements sur les expéditions aériennes par camion et les marchandises en transit.
- (c) déplacer les sections relatives à la transmission de données exactes et au nouveau manifeste au [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Le présent mémoire énonce et explique les exigences et les politiques administratives relatives à la déclaration de même que les procédures de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant la transmission d'information préalable, l'utilisation et le contrôle des aéronefs opérant dans le secteur commercial international.

Pour obtenir des renseignements sur les politiques, les lignes directrices et les procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), consulter le [Mémoire D23-2-1, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#). Pour obtenir des renseignements sur les processus de transmission et de déclaration pour les agents d'expédition, consulter le [Mémoire D3-3-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#). Pour obtenir des renseignements sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

Pour tout renseignement sur la mainlevée des marchandises commerciales, consulter le [Mémoire D17-1-4, Mainlevée des marchandises commerciales](#). Les exigences des autres ministères (AM) se trouvent dans les [Mémoires de la série D19](#).

Les procédures concernant les opérations non commerciales des aéronefs privés et des aéronefs d'entreprise sont expliquées dans le [Mémoire D2-1-1, Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents](#). En ce qui concerne les exigences de déclaration visant les passagers et les membres d'équipage à bord des aéronefs commerciaux, consulter les [Mémoires D2-5-6, Déclaration par les équipages d'un aéronef](#) et [D2-5-11, Lignes directrices à l'intention des transporteurs aériens commerciaux pour le traitement des renseignements réglementaires relatifs aux voyageurs](#).

---

## Lignes directrices et renseignements généraux

### Définitions

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

#### **Agent d'expédition** (*Freight Forwarder*)

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.

#### **Aéroport d'entrée (AE)** (*Airport of Entry (AOE)*)

Terme désignant les aéroports autorisés par l'ASFC pour l'arrivée et le départ de vols internationaux. Cette désignation concerne uniquement les exigences de l'ASFC en matière de déclaration et ne s'applique ni aux installations physiques ni aux capacités opérationnelles de l'aéroport.

#### **Autres ministères (AM)** (*Other Government Departments (OGD)*)

[Ministères ou organismes gouvernementaux](#) comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou le ministère des Affaires mondiales du Canada (AMC).

#### **Bureau de déclaration** (*Port of Report*)

Bureau où le fret aérien arrive physiquement au Canada au premier port d'arrivée (PPA), soit l'endroit où les moyens de transport, les marchandises spécifiées et/ou les personnes devraient arriver au Canada.

#### **Client** (*Client*)

Toute personne qui :

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

#### **Code de transporteur** (*Carrier Code*)

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. C'est l'identificateur unique des transporteurs pour les besoins de l'ASFC.

#### **Connaissance interne** (*House Bill*)

Document de contrôle du fret transmis par un agent d'expédition pour des expéditions qui ont été ou seront dégroupées dans un autre document de contrôle du fret (DCF).

#### **Destinataire** (*Consignee*)

La définition de destinataire doit être interprétée selon le contexte applicable :

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

**Remarque :** L'agent d'expédition ne dispose que des renseignements qu'il a en main au moment de la déclaration. Le destinataire peut changer plus d'une fois l'information durant le transport au Canada.

L'agent d'expédition mettra les données à jour au fur et à mesure qu'il reçoit les renseignements mis à jour.

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

**Déroutement** (*Diversion*)

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.

**Document de contrôle du fret (DCF)** (*Cargo Control Document (CCD)*)

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

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

(*Electronic Commerce Client Requirements Document (ECCRD)*)

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

**Données supplémentaires sur le fret (DSF)** (*Supplementary Cargo Data (SCD)*)

Document soumis par un agent d'expédition pour des expéditions qui ont été ou seront dégroupées dans un document de contrôle du fret aérien ou maritime pour des expéditions de fret restant à bord (FRAB) seulement.

**Échange de données informatisé (EDI)** (*Electronic Data Interchange (EDI)*)

Méthode pour transmettre à l'ASFC, par voie électronique, des données sur les importations, les exportations et les déclarations en détail.

**En transit** (*In-transit*)

Circulation de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada vers un autre point à l'étranger. Cela inclut le transbordement de marchandises qui arrivent au Canada par voie aérienne et qui sont transférées à un autre aéronef qui quitte le Canada.

**Expéditeur/Consignataire** (*Shipper/Consignor*)

Nom et adresse de la personne expédiant les marchandises tels qu'ils figurent sur le contrat de transport (p. ex., connaissement, lettre de transport aérien, facture commerciale, autre document d'expédition ou contrat de vente).

**Expédition** (*Shipment*)

- a) L'expédition dont un transporteur est responsable est :
  - i) soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport par lui est visé par un seul connaissement, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par lui;
  - ii) soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par ce dernier n'est pas visé par connaissement, une lettre de transport 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 connaissement, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition.

**Expédition à valeur élevée (EVE) (*High Value Shipment (HVS)*)**

Marchandises commerciales dont la valeur est supérieure au seuil des expéditions de faible valeur (EFV).

**Expédition de faible valeur (EFV) (*Low Value Shipment (LVS)*)**

Marchandises commerciales, autres que les marchandises EFV par messagerie, dont la valeur en douane ne dépasse pas le seuil. Les marchandises EFV ne sont pas exonérées du processus du Manifeste électronique. Voir la définition « Expédition de faible valeur (EFV) par messagerie » dans la présente section.

**Expédition de faible valeur (EFV) par messagerie (*Courier Low Value Shipment (CLVS)*)** Marchandises importées sous le programme des messageries d'expéditions de faible valeur (EFV) par une compagnie de messagerie approuvée. La messagerie EFV est exemptée du processus du Manifeste électronique.

**Expédition fractionnée (*Split Shipment*)**

Parties d'une expédition répertoriées sur un même connaissement aérien qui entrent au pays à différents moments.

**Expéditions aériennes par camion (*Flying Trucks*)**

Fret aérien qui arrive au Canada à bord d'un moyen de transport routier, et qui se déplace sur le connaissement du transporteur aérien cautionné.

**Fret (*Cargo*)**

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

**Fret restant à bord (FRAB) (*Freight Remaining on Board (FROB)*)**

Fret à bord d'un moyen de transport qui n'est pas déchargé dans un aéroport canadien, mais qui reste à bord de l'aéronef pour être acheminé vers sa destination ultime à l'extérieur du Canada.

**Groupement (*Consolidation*)**

Un certain nombre d'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 connaissement, et déclarées à l'ASFC sur un seul document de contrôle du fret (DCF). Une expédition unique assurée par un agent d'expédition qui constitue une « expédition consécutive » est considérée comme un groupement.

**Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) (*Advance Commercial Information (ACI)*)**

Ensemble d'éléments de données prescrites préalables à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport transmis par voie électronique et envoyées à l'ASFC dans les délais prescrits, afin de 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.

**Manifeste électronique (*eManifest*)**

Fonction destinée au secteur commercial qui permet aux transporteurs et aux agents d'expédition d'envoyer par voie électronique l'information préalable sur leurs expéditions commerciales (IPEC) à l'ASFC.

**Marchandises excédentaires (*Overage*)**

Toutes les pièces excédentaires transportées dans une même expédition et repérées par le transporteur ou l'agent d'expédition après l'arrivée.

**Marchandises commerciales** (*Commercial Goods*)

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** (*Hand-Carried Goods*)

Marchandises qui seront dédouanées après leur déclaration en détail et le paiement des droits afférents en application du paragraphe 32(1) de la [Loi sur les douanes](#) 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 dans 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 manquantes** (*Shortage*)

Quand des données préalables à l'arrivée ont été transmises et qu'une quantité de marchandises a été déclarée lors de l'arrivée au premier port d'arrivée (PPA), et que subséquemment le nombre d'unités trouvées, par le transporteur, est inférieur au nombre d'unités déclarées à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée.

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

(*Specified Goods* (under the [Reporting of Imported Goods Regulations](#)))

Marchandises commerciales, marchandises qui sont ou seront importées au Canada contre rétribution ou 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 sur les douanes](#) 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 dans 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 pour une réparation faite à l'étranger sur 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.

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

(*Warehouse Arrival Certification Message (WACM)*)

Message électronique envoyé par les exploitants d'entrepôt à l'ASFC pour signaler que du fret n'ayant pas encore obtenu la mainlevée est arrivé à leur entrepôt et qu'ils en ont assumé la responsabilité.

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

(*Conveyance Arrival Certification Message (CACM)*)

Message électronique que le transporteur transportant des marchandises spécifiées doivent transmettre à l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) au moyen de l'Échange de données informatisé (EDI).

**Moyen de transport** (*Conveyance*)

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

**Nouveau manifeste** (*Re-manifest*)

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) (*Cargo Control Number (CCN)*)**

Le numéro de contrôle du fret est le numéro unique 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 = le code de transporteur approuvé par l'ASFC.

**Numéro de référence du moyen de transport (NRMT) (*Conveyance Reference Number (CRN)*)**

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

**Numéro de référence supplémentaire (NRS) (*Supplementary Reference Number (SRN)*)**

Numéro de référence attribué par l'agent d'expédition afin de signaler la transmission de données supplémentaires sur le fret.

**Premier port d'arrivée (PPA) (*First Port Of Arrival (FPOA)*)**

Premier aéroport canadien où l'aéronef atterrit, quel que soit le motif, notamment pour le chargement et/ou le déchargement de fret, les inspections de sécurité, les changements de membres d'équipage, les déroutements, etc.

**Programme d'autocotisation des douanes (PAD) (*Customs Self-Assessment (CSA)*)**

Programme visant à simplifier les formalités douanières liées 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) (*Administrative Monetary Penalty System (AMPS)*)**

Un système par l'intermédiaire duquel l'Agence des services frontaliers du Canada (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 veiller à l'application uniforme des lois et règlements touchant la frontière.

**Registre (*Record*)**

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.

**Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) (*Release Notification System (RNS)*)**

Message du système qui est envoyé au client au sujet du statut du fret.

**Transporteur (*Carrier*)**

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

**Transporteur de fret (*Cargo Carrier*)**

Le transporteur à l'origine du transport des marchandises au Canada par le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT).

**Transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) (*Conveyance Operating Carrier (COC)*)**

La compagnie exploitant le moyen de transport utilisé pour transporter des marchandises sont importées au Canada. Ceci est le cas, que la compagnie de transport soit propriétaire du moyen de transport, ait loué le moyen de transport ou que toute forme de cautionnement ait été enregistré sur le moyen de transport.



## Renseignements généraux

2. La [Loi sur les douanes](#), le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#) établissent le moment, la manière et la personne qui est tenue d'envoyer les données préalables à l'arrivée sur le fret commercial (pour l'importation, le fret en transit et le fret restant à bord (FRAB)) et sur les moyens de transport entrant ou en transit au Canada.
3. La réception des données sur le fret et le moyen de transport avant l'arrivée permet à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) :
  - a) de gérer efficacement les marchandises à risque 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 faible risque; et
  - c) de contrôler le mouvement des marchandises en douane.
4. Sauf dispositions contraires dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#), toutes les marchandises importées ou transportées en transit au Canada et le FRAB doivent être déclarés à l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) au Canada, même s'ils ne sont pas visés par l'exigence de fournir de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). La déclaration obligatoire des marchandises à l'ASFC se fait par voie électronique, de vive voix ou par écrit selon la manière prescrite dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
5. On entend par transport commercial international toute activité de transport donnant lieu ou devant donner lieu au transport de personnes ou de marchandises en vertu d'un contrat de location ou contre rémunération, ou toute activité de transport de personnes ou de marchandises par une entreprise ou pour le compte d'une entreprise en échange d'une contrepartie financière, lorsque les personnes ou les marchandises sont transportées :
  - a) d'un endroit à l'étranger à un endroit au Canada;
  - b) d'un endroit au Canada à un endroit à l'étranger; ou
  - c) d'un endroit à l'étranger à un autre endroit à l'étranger, en passant par le Canada.

## Généralités – Exigences relatives à la déclaration de fret aérien

6. Toutes les informations sur les expéditions de fret aérien (y compris le matériel appartenant à la société (marchandises MATCIE)) entrant au Canada ou y transitant (y compris le FRAB) doivent être fournies électroniquement en conformité avec les lignes directrices, les procédures et les délais ayant trait à la déclaration de l'IPEC et dont fait état le présent mémorandum.

## Aéroport d'entrée autorisé

7. Tout le fret aérien importé au Canada doit entrer au pays par un aéroport d'entrée (AE) autorisé qui offre des services au secteur commercial. En outre, les marchandises en douane ne peuvent être transportées qu'entre des aéroports qui offrent de tels services pour le traitement et/ou le dédouanement des marchandises en douane. Pour la liste des services offerts dans les bureaux de l'ASFC, consulter le [Répertoire des bureaux et des services de l'ASFC](#).

## Fret aérien aux aéroports n'offrant pas de service au secteur commercial

8. Les marchandises peuvent être acheminées vers un aéroport qui ne traite habituellement pas d'expéditions commerciales, à condition que le transporteur ait pris des dispositions, approuvées par l'agent responsable du bureau de l'ASFC concerné, pour que le fret soit livré dans un entrepôt d'attente afin d'y être dédouané par l'ASFC.
9. Un aéroport qui ne traite pas normalement des marchandises commerciales peut fournir des services au secteur commercial en situation d'urgence. Les exigences de l'Office des transports du Canada (OTC) doivent être respectées, et des frais de services spéciaux ou en recouvrement des coûts pourraient alors être exigés. Les aéroports qui fournissent des services au secteur commercial sont indiqués dans le [Répertoire des bureaux de l'ASFC](#). Des renseignements sur les frais de services spéciaux sont fournis dans le [Mémorandum D1-2-1, Services](#)

spéciaux.

## **Responsabilités**

10. Pour obtenir des renseignements sur les responsabilités du transporteur touchant la transmission d'information préalable à l'arrivée, consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises.](#)

## **Tenue des registres**

11. En plus des registres qui doivent être tenus à jour pour d'autres programmes de l'ASFC, toute personne qui transporte ou fait transporter, à destination ou à l'intérieur du Canada, des marchandises qui ont été importées, mais pour lesquelles la mainlevée n'a pas été accordée, est tenue, en vertu du [Règlement sur le transit des marchandises](#), de tenir des registres des données électroniques qui ont été transmises à l'ASFC et des accusés réception de ces données reçues de l'ASFC. Les registres qui doivent être tenus à jour doivent inclure tous les documents sources spécifiquement liés à chaque élément de données transmis, sur support papier ou électronique, ainsi que l'information fournie à l'arrivée.

12. Pour les besoins de l'ASFC, les registres utilisés pour transmettre des renseignements à l'Agence aux termes du paragraphe 12.1(1) de la [Loi sur les douanes](#) faisant référence aux transmissions de données sur le moyen de transport, le fret et la déclaration à l'arrivée doivent être conservés pendant une période de trois années civiles complètes, plus l'année durant laquelle les données sur le moyen de transport, le fret et la déclaration ont été transmises et que les renseignements soient signalés à l'arrivée.

## **Contrôle**

13. En plus de toutes les autres activités de contrôle et de vérification, l'ASFC doit procéder à des contrôles périodiques des registres conservés par les transporteurs relatifs aux renseignements sur les moyens de transport et le fret communiqués par voie électronique. Le contrôle confirme si les données sur le moyen de transport et le fret sont présentées en temps opportun et si les renseignements transmis avant l'arrivée sont véridiques, exacts et complets et correspondent aux renseignements contenus dans les documents sources figurant dans le dossier. Cela comprendrait l'utilisation des codes d'exemptions ou d'exceptions.

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

14. Tout transporteur transportant ou faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada doit avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC. Pour le mode de transport aérien, ce code se compose de trois caractères alphabétiques et/ou numériques suivis d'un trait d'union.

15. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du numéro de contrôle du fret (NCF).

16. Afin d'identifier les transporteurs, 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 (DCF) présentés ou transmis à l'ASFC.

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

## **Exigences relatives à la sécurité**

18. Un transporteur qui souhaite être cautionné aux termes d'une autorisation générale doit remplir une demande et présenter un cautionnement sous la forme décrite dans les [formulaire de l'ASFC](#). Pour devenir cautionné, un transporteur doit déposer un cautionnement conformément au [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises.](#)



## **Délais de transmission des données sur le fret et le moyen de transport**

19. Les transporteurs (ou tout tiers fournisseur de services autorisé 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](#).
20. Dans le mode aérien, les renseignements sur le moyen de transport et les données sur le fret qui sont liés aux marchandises spécifiées doivent être reçus, comme l'indique le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), au moins quatre heures avant l'arrivée de l'aéronef au premier aéroport d'arrivée au Canada, si le vol est de plus de quatre heures ou, si le vol vers le Canada est de moins de quatre heures, avant l'heure du départ.
21. L'ASFC doit recevoir un message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT) au Canada après que NAV CANADA a autorisé l'aéronef à atterrir dans un aéroport d'arrivée, au sens du règlement. Le MAAMT s'ajoute aux renseignements et aux exigences énoncés au paragraphe 20 ci-dessus.
22. Pour les exemptions aux exigences de données sur le fret et le moyen de transport, consulter le paragraphe 112 du présent document.
23. Les données sur le fret et le moyen de transport peuvent être transmises jusqu'à 30 jours à l'avance. L'ASFC encourage ses clients à transmettre aussitôt que possible les données avant l'arrivée.

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

24. Les NCF et les NRMT peuvent être réutilisés après un an pour les déclarations préalables à l'arrivée suivantes :
- a) déclaration d'expédition aérienne du fret principal;
  - b) déclaration d'expédition fractionnée aérienne;
  - c) déclaration de moyen de transport aérien.
25. Les NCF (ou numéros de document de transport) ou les numéros de référence du moyen de transport (NRMT) utilisés pour le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) dans tous les modes continuent d'être assujettis à une exigence de l'ASFC, soit celle qu'ils demeurent uniques et ne soient pas réutilisés pendant trois ans à compter du 1er janvier de l'année suivant leur utilisation initiale. Pour de plus amples renseignements sur le PAD, consulter le [Mémorandum D23-2-1, Programme d'autocotisation des douanes \(PAD\) pour les transporteurs](#).
26. Un NCF ou un NRMT lié à un numéro de transaction pour lequel il existe une demande connexe non traitée ne doit pas être réutilisé tant que le traitement de la transaction par l'ASFC n'est pas complètement terminé.

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

27. Les transporteurs doivent transmettre les données au moyen des systèmes d'échange de données informatisés (EDI) de l'ASFC. Avant d'initier le processus de demande (décrit ci-dessous), les transporteurs ou les agents d'expédition doivent avoir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC conformément à l'article 12.1(2) de la [Loi sur les douanes](#).

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

28. Les transporteurs qui utilisent l'EDI sont tenus de remplir un formulaire de demande et de le présenter à l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC).
29. Les clients EDI peuvent, s'ils le désirent, transmettre leurs propres données à l'ASFC ou utiliser un fournisseur de services. Pour de plus amples renseignements sur la marche à suivre pour faire une demande de participation à l'EDI ou sur les méthodes de communication électronique et pour des renseignements généraux sur l'EDI, visiter le [site Web externe de l'ASFC](#).
30. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou

au processus de demande connexe, ou pour obtenir un exemplaire du [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE), communiquer avec l'USTCC à l'adresse suivante :

Unité des services techniques aux clients commerciaux  
Agence des services frontaliers du Canada  
355, chemin North River, 6<sup>e</sup> étage, tour B  
Ottawa (Ontario) K1A 0L8  
Téléphone : **1-888-957-7224**  
Option 1 pour les transactions EDI  
Option 2 pour l'assistance technique relative au portail (appels au Canada et aux États-Unis)  
Courriel : [tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca)

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

31. Les transporteurs du secteur commercial doivent prendre note du fait que la communication de données préalable à l'arrivée ne remplace pas l'obligation de fournir les données IPV/DP (Information préalable sur les voyageurs/Dossier passager).

### **Données primaires sur le fret**

32. Les données primaires sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur ou un fournisseur de services autorisé par ce transporteur à effectuer la transmission en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La transmission des données sur le fret aérien est toujours obligatoire pour les importations, le fret en transit et le FRAB.

33. Pour les expéditions groupées, l'indicateur de données supplémentaires requises doit être utilisé pour indiquer que des données supplémentaires sur les connaissements internes sont à venir.

34. Les exceptions à cette exigence sont énoncées aux paragraphes 111 à 113 du présent mémorandum.

35. Vous trouverez la liste complète des renseignements qu'un transporteur aérien doit inclure dans la transmission des données primaires sur le fret au [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

### **Codes de sous-emplacement**

36. Les codes de sous-emplacement sont des éléments de données que les transporteurs et les agents d'expédition doivent inclure sur tous les documents de contrôle du fret pour les expéditions importées et en transit.-

37. Le code de sous-emplacement est un numéro d'identification à quatre chiffres qui identifie l'emplacement des marchandises (par ex. l'entrepôt d'attente), où les marchandises sont ou seront destinées au cas où elles seraient référées, et qui est utilisé par l'ASFC pour envoyer les avis électroniques appropriés.

38. Dans certains cas, les marchandises qui arrivent au Canada ne sont pas destinées à un entrepôt d'attente, ce qui veut dire qu'un code sous-emplacement spécifique ne sera pas ou ne pourra pas être fourni par le transporteur et un code générique de sous-emplacement (9000) pourra être utilisé à la place. Pour obtenir la liste des codes génériques de sous-emplacement, visiter le <https://cbsa-asfc.gc.ca/import/codes/generic-fra.html>.

39. Marchandises arrivant par voie aérienne qui atterrissent à un aéroport où il n'existe pas d'entrepôt d'attente approprié pour entreposer ce type de marchandises. La mainlevée doit être accordée avant le déchargement de l'aéronef, et le port d'entrée doit être un aéroport désigné (AE).

### **Données supplémentaires sur le fret et les connaissements internes**

40. Lorsque le fret principal est groupé, l'indicateur des données supplémentaires doit indiquer « oui » sur le fret principal aérien afin de permettre que les données supplémentaires et/ou les connaissements internes, transmises

par l'agent d'expédition, soient liés à la déclaration du fret principal aérien. Pour obtenir plus de renseignements sur les exigences applicables aux agents d'expédition, vous reporter au [Mémorandum D3-3-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#).

### Données sur les expéditions fractionnées

41. Les données sur les expéditions fractionnées doivent être transmises à l'ASFC par le transporteur ou un fournisseur de services autorisé par ce transporteur à effectuer la transmission en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

42. Le processus des expéditions fractionnées a été conçu pour les marchandises qui sont présentées sur le manifeste comme une seule expédition à bord du même moyen de transport, puis fractionnées avant le départ en raison des contraintes de capacité du transporteur. La transmission d'une expédition fractionnée ne peut avoir lieu que lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- a) les marchandises doivent avoir le même destinataire;
- b) elles doivent avoir été acceptées par le transporteur au même endroit;
- c) elles doivent être destinées au même bureau de l'ASFC de destination (déchargement)
- d) elles doivent avoir le même expéditeur.

43. Le transporteur utilise les données primaires sur le fret pour transmettre de l'information sur le chargement principal par voie électronique en indiquant la quantité figurant sur le manifeste, puis présente chaque partie de l'expédition en utilisant le processus des expéditions fractionnées et en indiquant le moyen de transport et la quantité à bord ainsi que le NCF principal original. La somme des quantités à bord de toutes les fractions doit égaler la quantité figurant sur le manifeste du fret primaire.

44. Les transmissions de données supplémentaires sur le fret ou de connaissance interne requises pour une expédition fractionnée doivent être appliquées à la déclaration du fret principal et non aux transmissions individuelles sur les expéditions fractionnées.

45. Lorsqu'aucun connaissance interne n'est associé à un fret aérien principal et que l'expédition est fractionnée, l'importateur peut choisir parmi les trois options suivantes à l'arrivée de la première partie de lot :

1. Attendre l'arrivée de l'entière expédition avant d'obtenir la mainlevée des marchandises.
  - À l'arrivée de la **dernière** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal. Si la mainlevée est obtenue, l'entière expédition peut quitter l'entrepôt.
2. Déposer une demande de mainlevée pour la totalité du lot et faire indiquer l'arrivée de la première partie de lot.
  - À l'arrivée de la **première** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal. Le même avis de mainlevée peut être cité pour permettre à la première partie de lot et aux lots subséquents de quitter l'entrepôt.
    - Arrivée de la première partie de lot (p. ex., 78 des 100 caisses figurant sur la lettre de transport aérien [LTA] de groupage), la totalité des caisses figurant sur la LTA de groupage étant enregistrée dans le message d'attestation de l'arrivée à l'entrepôt d'attente (MAAEA) [100 caisses].
3. Déposer un sommaire (un processus sur papier) pour séparer la partie de lot qui est effectivement arrivée et obtenir la mainlevée pour cette partie.
  - À l'arrivée de la **première** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal.
    - Arrivée de la première partie de lot (p. ex., 78 des 100 caisses au total figurant sur la LTA de groupage), la totalité des caisses figurant sur la LTA de groupage étant enregistrée dans le MAAEA (100 caisses).
  - Il faudrait faire une demande de mainlevée distincte pour chaque sommaire.

**Remarque :** L'importateur informe l'exploitant d'entrepôt de l'option qu'il choisit, et l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du fret selon l'option choisie.

46. Vous trouverez la liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans la transmission sur l'expédition fractionnée dans le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

### **Données relatives au moyen de transport**

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

48. Il existe quelques exemptions à cette exigence et celles-ci sont énumérées au paragraphe 112 du présent mémorandum.

49. Une seule transmission sur le moyen de transport doit être effectuée pour chaque aéronef. Dans le cas d'ententes relatives aux mouvements inter réseaux et au partage de codes, le TEMT ou le fournisseur de services autorisé par ce transporteur a la responsabilité de fournir les données sur le moyen de transport par voie électronique pour l'aéronef concerné.

50. Les données sur le moyen de transport doivent comprendre un NRMT, qui est un numéro de référence unique fourni pour chaque vol à destination du Canada. Le NRMT se compose du numéro de vol établi par le TEMT, suivi de la date de départ prévue (XX123aammjj).

51. Une estimation exacte de la date et de l'heure d'arrivée au PPA au Canada, selon l'Heure de l'Est (HE), est obligatoire.

52. Le TEMT est tenu de transmettre un changement applicable à la transmission sur le moyen de transport aérien pour modifier le PPA et/ou la date et l'heure d'arrivée prévues (DHAP) afin d'aviser l'ASFC de tout réacheminement imprévu, changement à la DHAP de plus de 30 minutes ou changement à l'itinéraire.

53. Un changement à la DHAP de moins de 30 minutes ne nécessite aucun avis. Toutefois, l'ASFC peut envoyer un avis d'évaluation du risque à tout moment jusqu'à la DHAP indiquée dans la déclaration de moyen de transport. Par conséquent, la sortie des marchandises de l'entrepôt d'attente n'est pas autorisée avant la DHAP indiquée dans la déclaration de moyen de transport ou jusqu'à ce que le système de l'ASFC mette à jour le statut du moyen de transport et du fret associé et qu'il accuse réception de la déclaration de ceux-ci en vertu du paragraphe 12(1) à l'aide d'un message envoyé à l'expéditeur du MAAMT.

54. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

### **Messages d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT)**

55. 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 à l'arrivée au PPA.

56. Il faut transmettre le MAAMT en plus des données sur le fret et le moyen de transport transmises dans les délais prescrits énoncés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

57. Les moyens de transport exemptés de la transmission de l'IPEC à l'ASFC sont donc exemptés de la transmission du MAAMT. Les moyens de transport exemptés doivent être déclarés à l'ASFC au PPA, en vertu du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Toutefois, lorsqu'un transporteur aérien décide de transmettre volontairement une déclaration électronique de moyen de transport pour un aéronef exempté de l'IPEC (c.-à-d. un aéronef commercial de passagers ne transportant pas de fret commercial ou un aéronef vide), le MAAMT doit être transmis afin que le statut à l'arrivée dans le système de l'ASFC soit finalisé. Les exigences en matière de déclaration à l'arrivée aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#) qui s'appliquent aux moyens de transport exemptés sont énoncées au paragraphe 112 du présent mémorandum.

58. Le TEMT ou un fournisseur de services autorisé par ce transporteur à transmettre de l'information en son nom élabore le MAAMT et le transmet par EDI à l'ASFC. Le message doit être transmis par voie électronique à l'ASFC immédiatement après que NAV CANADA a autorisé l'aéronef qui transporte les marchandises (le fret) à atterrir dans un aéroport à son arrivée au Canada.

59. Une fois le MAAMT 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 envoyé à l'expéditeur du message d'arrivée. Cet avis indique que le transporteur (indiqué par le code de transporteur de l'ASFC transmis dans la déclaration de moyen de transport) a rempli son obligation de déclarer, en vertu du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le moyen de transport et toutes les marchandises énumérées dans les documents du fret qui sont liés à ce moyen de transport. Le MAAMT permettra de générer tous les avis de mainlevée (pour les expéditions exigeant la mainlevée au premier port d'arrivée (PPA)) ou les avis de renvoi, selon le cas.

60. Tous les avis de déclaration en vertu du paragraphe 12(1) envoyés au transporteur doivent être conservés dans le dossier et remis sur demande à l'ASFC durant le processus de contrôle de l'observation, conformément aux exigences du [Règlement sur le transit des marchandises](#).

61. Pour obtenir la liste complète des données à inclure dans le MAAMT, consulter le document [Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre](#) (que vous trouverez dans le Chapitre 3 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – mode ferroviaire (DECCE)). Pour obtenir un exemplaire du guide, communiquez avec l'USTCC :

Unité des services techniques aux clients commerciaux  
Agence des services frontaliers du Canada  
355, chemin North River, 6<sup>e</sup> étage, tour B  
Ottawa (Ontario) K1A 0L8  
Téléphone : **1-888-957-7224**  
Option 1 pour les transactions EDI  
Option 2 pour l'assistance technique relative au portail (appels au Canada et aux États-Unis)  
Courriel : [tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca)

### **Avis et messages d'erreur**

62. Les données avant l'arrivée reçues seront validées et traitées par le biais des systèmes de l'ASFC, et l'ASFC transmettra les messages de réponse à l'expéditeur. Des avis sont envoyés à l'expéditeur de la même façon que les messages ont été reçus.

63. Les clients peuvent s'attendre à recevoir deux types de messages de réponse des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent des données préalables à l'arrivée par voie électronique :

- a) réponse favorable;
- b) message d'erreur.

64. Les réponses favorables sont transmises sous la forme d'un accusé de réception. Les accusés de réception sont générés après que la transmission par EDI a passé avec succès toutes les révisions syntaxiques, de conformité et de validation et/ou a été traitée avec succès.

65. Les messages d'erreur sont envoyés sous la forme d'un avis de rejet. Un code d'erreur sera transmis à l'expéditeur indiquant la nature de l'erreur. Les transporteurs doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC dans les délais prescrits. L'ASFC considère la déclaration rejetée comme un défaut de communiquer les données sur le moyen de transport et/ou le fret jusqu'à ce que les erreurs relevées soient corrigées et que les données soient officiellement acceptées par les systèmes de l'ASFC.



66. Pour une description complète des avis, codes et messages d'erreur et de leur application, ainsi que des avis de demandes de renseignements, consulter la section relative au [commerce électronique](#) ou le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

### **Manifeste acheminé**

67. Dans le cas des expéditions groupées, les agents d'expédition sont capables de nommer leur transporteur principal « Partie secondaire à aviser », ce qui permet au transporteur de voir les données sur les connaissances internes.

68. Pour obtenir plus de renseignements sur le manifeste acheminé, consulter le [Chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis](#) (DECCE).

### **Avis d'évaluation du risque**

69. Les avis d'évaluation du risque peuvent être envoyés lorsque l'ASFC veut que le client fournisse des renseignements supplémentaires au sujet du fret, ou lorsque l'Agence veut donner des instructions particulières au client concernant le déchargement.

70. À l'instar des avis de rejet (ou des codes d'erreurs), les avis d'évaluation du risque (comme les avis de retenue) incluent un champ codé indiquant la raison pour laquelle l'avis a été transmis et peut indiquer l'élément de données particulier pour lequel il faut une précision ou de plus amples explications. De plus, les avis d'évaluation du risque peuvent comprendre des remarques fournissant aux clients externes des renseignements supplémentaires au sujet du champ codé ou des instructions.

71. Les systèmes de l'ASFC renverront des messages codés « Retenue », « Ne pas décharger » et/ou « Annulation » à l'expéditeur et aux autres parties concernées. Le message est envoyé aux parties à l'aide du même support électronique que le message reçu. Ces messages feront référence au NCF.

72. Pour une description complète des avis, codes et messages d'erreur et de leur application, ainsi que des avis d'évaluation du risque, consulter la section relative au [commerce électronique](#) ou le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

73. Dans le cas où il y a un avis d'évaluation du risque en suspens et que l'importateur/le courtier a reçu un avis de mainlevée, le transporteur ou l'exploitant de l'entrepôt d'attente retiendra l'expédition jusqu'à ce que l'avis d'évaluation du risque soit résolu.

74. S'il y a un message « Retenue » visant du fret qui a fait l'objet d'une mainlevée/un acquittement, la « Retenue » l'emporte sur la mainlevée/l'acquittement, et le fret ne peut pas être enlevé du quai tant que le message « Retenue » n'a pas été enlevé par l'ASFC. Étant donné que le fret a fait l'objet d'une mainlevée/d'un acquittement, le système de l'ASFC n'acceptera pas les changements électroniques. Seul un [BSF673, Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée – tous les modes](#) incluant les changements sera accepté et doit être présenté en deux exemplaires dans un bureau local commercial de l'ASFC.

75. Il faut répondre sans tarder aux avis d'évaluation du risque émis par l'ASFC qui cherche à obtenir des renseignements supplémentaires. Les transporteurs ont quatre heures suivant l'émission de l'avis d'évaluation du risque pour y répondre. Le défaut de répondre à un avis d'évaluation du risque peut retarder l'expédition en raison de la prise de mesures comme la retenue de l'expédition à son arrivée jusqu'à l'obtention de renseignements supplémentaires ou la tenue d'une inspection approfondie et/ou l'imposition de sanctions pour non-conformité, y compris des SAP.

### **Changements apportés aux données sur le fret et/ou le moyen de transport**

76. Les changements relatifs aux données sur le fret et/ou le moyen de transport doivent être apportés aussitôt qu'ils sont connus.



77. Les changements relatifs aux données sur le moyen de transport doivent être apportés électroniquement en tout temps avant l'arrivée de l'aéronef au PPA ou la transmission du MAAMT.

### **Ajouter/modifier/effacer (annuler)**

78. Un « Ajout » est utilisé pour la première transmission de 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](#).

79. Un « Changement » requiert une transmission tout à fait nouvelle avant l'arrivée (tous les éléments de données applicables), ce qui remplacera la transmission originale complètement. 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 de la transmission courante à l'ASFC change. Des éléments de données particuliers ne peuvent pas être transmis séparément.

80. Cependant, si un NCF sur une déclaration de fret ou le NRMT réel sur une déclaration de moyen de transport doit être changé, le client doit d'abord transmettre un fichier pour effacer la déclaration de fret ou de moyen de transport, puis transmettre un « Ajout » pour la nouvelle déclaration avec le nouveau NCF ou NRMT. Une demande de changement ne sera pas acceptée dans ce cas.

81. Une « Suppression » (annulation) sert à éliminer intégralement des enregistrements ou groupes d'enregistrements. Si des éléments de données ou des boucles de segments doivent être supprimés, ils doivent être traités comme des changements. Les données spécifiques transmises en utilisant la fonction de suppression ne doivent pas nécessairement être identiques à la transmission originale ou modifiée – seules les données « clés » (c.-à-d. le NCF ou le NRMT et le type d'option de service indiquant que la transmission porte sur du fret ou un moyen de transport) doivent être identiques.

82. Une suppression peut être faite jusqu'au moment où l'arrivée est enregistrée électroniquement au bureau de déclaration.

**Remarque :** Les fichiers sur le fret et le moyen de transport non arrivés doivent être effacés (annulés) s'ils ne sont pas utilisés dans un délai de 30 jours.

83. Pour les transmissions de données sur le moyen de transport, les annulations électroniques sont acceptées à tout moment, à condition qu'il n'existe pas de transmission de données sur le fret connexe au dossier. Si un aéronef ne vient plus au Canada, la transmission électronique sur le moyen de transport doit être supprimée.

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

84. Les processus suivants, propres au mode aérien, ne font pas l'objet d'exemptions relatives aux données préalables à l'arrivée; cependant, les exigences de déclaration à et/ou avant l'arrivée diffèrent d'une certaine manière.

### **Chargements mixtes contenant des EFV par messagerie et des EVE**

85. Les expéditions qui réunissent les conditions requises et qui sont déclarées dans le cadre du Programme des EFV par messagerie sont exemptées des exigences préalables à l'arrivée. Pour de plus amples renseignements concernant le Programme des EFV par messagerie, consulter le [Mémoire D17-1-2, Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur](#) et le [Mémoire D17-4-0, Programme des messageries d'expéditions de faible valeur](#).

86. Cependant, dans les cas où un connaissance aérien comprend des EFV par messagerie et des EVE, une transmission sur le fret préalable à l'arrivée indiquant le poids total et le total des pièces est requise pour toutes les marchandises répertoriées dans le connaissance aérien.

87. En pareil cas, des données sur les connaissances internes doivent être fournies pour chaque EVE, et un seul connaissance interne ou une seule transmission supplémentaire doit être effectué pour l'ensemble de toutes les EFV par messagerie. Le connaissance interne ou la transmission supplémentaire pour les EFV par messagerie

indique « Programme des EFV par messagerie » dans le champ de la description, le poids total de toutes les EFV dans le champ du poids, ainsi que le total des pièces de toutes les EFV par messagerie dans le champ de la quantité du chargement.

88. Si du fret déclaré antérieurement dans le cadre du Programme des EFV par messagerie est retiré de la filière des EFV par messagerie après l'arrivée, le client ne transmet pas de données préalables à l'arrivée. Par contre, si du fret est retiré de la filière des EFV par messagerie avant l'arrivée, une transmission complète de l'IPEC sera requise.

### **Expéditions en transit**

89. Quand du fret arrivant au Canada par aéronef est déchargé du moyen de transport et se déplace en transit à travers le Canada et que le contrat de transport du transporteur aérien se termine dans un pays autre que le Canada, le code de type de mouvement en transit 23 doit être fourni. De plus, les renseignements sur les destinataires doivent être fournis dans les champs du nom et de l'adresse du destinataire.

90. Lorsque le contrat de transport du transporteur prend fin au Canada, et que l'on sait que l'expédition est en transit, l'ASFC exige que les données sur le fret soient transmises de la façon susmentionnée, avec le code de type de mouvement en transit 23. Cependant, si le système du transporteur n'accepte pas le code, les mots « en transit » doivent être inscrits dans le champ des remarques, ainsi que le code de type de mouvement 24 (importation du fret).

91. L'ASFC reconnaît que les transporteurs ne savent pas toujours que l'expédition est en transit. Si tel est le cas, le code de type de mouvement d'importation 24 sera accepté sur la déclaration de fret. Le nom et l'adresse du destinataire doivent être fournis dans le champ prévu à cette fin. Un nom et une adresse au Canada doivent aussi être inscrits dans le champ de l'adresse de livraison. Il peut s'agir d'un entrepôt d'attente ou d'une gare de triage.

### **Fret restant à bord (FRAB)**

92. Pour une expédition FRAB à destination d'un pays tiers et qui n'est pas censée être importée au Canada, le transporteur responsable doit respecter l'obligation de fournir des renseignements sur le fret et le moyen de transport dans les délais prévus au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Le code de type de mouvement 26 doit être utilisé pour le FRAB.

93. Pour de plus amples renseignements sur les exigences de transmission relatives au FRAB, consulter le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

### **Ententes avec les transporteurs aériens**

94. Pour de plus amples renseignements sur la responsabilité du transporteur de fret et du TEMT de transmettre l'IPEC dans le cadre d'une entente commerciale (consortium, partage de codes, mouvements inter réseaux, chargement confié à un autre transporteur ou autres variations), consulter la section « Exigences liées aux transporteurs » du [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

95. Pour de plus amples renseignements sur les exigences préalables à l'arrivée concernant les ententes relatives aux mouvements inter réseaux et au partage de codes, consulter le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

### **Arrêts d'urgence/déroutements**

96. Les déroutements d'urgence comprennent seulement les déroutements découlant de menaces à la sécurité, les déroutements effectués pour des raisons médicales ou mécaniques et ceux effectués en raison des conditions météorologiques.

97. Dans le cas d'un aéronef dont la destination n'était pas le Canada à l'origine, mais qui est forcé d'atterrir au Canada en raison de circonstances imprévues, la documentation de l'aéronef peut faire l'objet d'un examen visant à évaluer le risque pour la santé et la sécurité. Cet examen est mené à l'endroit où se trouve l'aéronef au moment de l'arrivée; par conséquent, aucune donnée préalable à l'arrivée n'est requise. Si l'endroit du

déroutement/l'atterrissage d'urgence est connu, le transporteur doit communiquer avec le [bureau de l'ASFC où le déroutement/l'atterrissage aura lieu](#).

98. Lorsqu'un déroutement d'urgence a lieu au Canada et que la destination du moyen de transport était le Canada, le TEMP est tenu d'aviser le Centre national de ciblage (CNC) du déroutement et de la raison du déroutement avant l'arrivée de l'aéronef au nouvel aéroport. Toutes les transmissions sur le moyen de transport et les transmissions connexes sur le fret doivent être corrigées quant au point d'arrivée par voie électronique dans les délais prévus aux paragraphes 19 à 23 du présent mémorandum.

CNC : 1-855-NTC-1CNC (**1-855-682-1262** au Canada ou aux États-Unis) ou 1-613-941-0004 (pour les appels de l'étranger, en tout temps).

99. Si un déroutement d'urgence a lieu à l'extérieur du Canada, les transporteurs ne sont pas tenus d'aviser l'ASFC. La transmission sur le moyen de transport préalable à l'arrivée doit plutôt être corrigée dès que possible pour refléter la DHAP et les renseignements sur l'itinéraire exacts. Les transmissions préalables sur le fret doivent aussi être corrigées dès que possible afin de refléter toute information applicable.

100. Si un déroutement d'urgence a lieu hors du Canada et que du fret additionnel est chargé dans l'aéronef à l'aéroport de déroutement, les procédures préalables à l'arrivée pour les déroutements d'urgence ne sont pas autorisées, et le transporteur est tenu de mettre à jour la transmission sur le moyen de transport et de transmettre les données sur le fret applicable pour le fret nouvellement chargé dans les délais prescrits, indiqués aux paragraphes 19 à 23 du présent mémorandum.

101. Pour tous les déroutements (sauf ceux considérés comme une urgence), le transporteur doit mettre à jour la transmission sur le moyen de transport dans les délais prescrits.

### **Excédents/manquants**

102. 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](#). Des marchandises sont considérées excédentaires lorsque les données préalables au chargement/à l'arrivée ont été transmises et que le transporteur ou l'agent d'expédition constate que la quantité de marchandises trouvée est supérieure à celle déclarée avant son arrivée au PPA. Si aucune donnée n'a été transmise avant le chargement/l'arrivée et qu'aucune déclaration n'a été produite et que les marchandises sont découvertes après l'arrivée, une telle situation constitue une non-déclaration, et peut faire l'objet de sanctions.

### **Équipement d'entretien des aéronefs étrangers**

103. À l'intérieur d'un aéroport international, les machines et l'équipement affectés à l'entretien d'aéronefs immatriculés à l'étranger peuvent être importés au Canada en franchise des droits de douane, mais sont assujettis à la TPS.

104. L'information préalable à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport liée à chaque transport initial d'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers au Canada doit être transmise par voie électronique, conformément aux lignes directrices et procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

105. Pour de plus amples renseignements, consulter le [Mémorandum D8-2-5, Décret de remise de l'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers](#).

### **Matériel de commissariat**

106. Les compagnies aériennes étrangères qui exploitent des vols internationaux à destination du Canada peuvent être obligées de remplacer du matériel d'office et du mobilier d'aéronef (têtières, rideaux de cabine, etc.) pendant les escales. Chaque compagnie aérienne est autorisée à conserver une quantité suffisante de ces marchandises au Canada afin de pouvoir effectuer les remplacements requis. L'ASFC tient à jour un inventaire à des fins de contrôle. La compagnie aérienne est responsable du paiement des droits et des taxes sur toute marchandise utilisée au Canada.

107. L'information préalable à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport liée à chaque transport initial de matériel de commissariat au Canada doit être transmise par voie électronique conformément aux lignes directrices et procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

### **Expéditions aériennes transfrontalières en mode routier (« expéditions aériennes par camion »)**

108. Lorsque le fret aérien est acheminé par un transporteur routier, il incombe à ce dernier de transmettre les données sur le moyen de transport à l'ASFC (dans les délais prescrits applicables au mode routier), en indiquant le code d'exception du fret visant les expéditions aériennes par camion. Dans le cas que la compagnie aérienne est non cautionné, le transporteur routier devra transmettre les données sur le fret et le moyen de transport et l'expédition ne sera plus considérée comme une expédition aérienne par camion. Pour obtenir des renseignements supplémentaires, consulter le [Mémorandum D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#). Les transporteurs routiers exigeront un connaissance aérien papier pour les expéditions aériennes acheminées par camion, mais ils n'exigeront aucune donnée préalable à l'arrivée de la part du transporteur aérien. Un processus provisoire de transmission des données préalable à l'arrivée relatives au fret aérien est en place en attendant que le mécanisme électronique multimodal soit fonctionnel.

109. Lorsque des données préalables à l'arrivée sur le fret aérien ont été transmises à l'égard de marchandises qui arriveront au Canada au moyen d'une expédition aérienne par camion, le risque a été évalué par l'ASFC et le fret a été retenu par l'ASFC, **le transporteur ne doit pas** annuler la déclaration de fret aérien. La déclaration de fret aérien IPEC doit demeurer dans les dossiers de l'ASFC même si les marchandises arriveront par camion.

### **Autres procédures d'expédition particulières**

110. D'autres procédures d'expédition particulières sont énoncées dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) :

- Marchandises égarées
- Importateur non résident
- Transport d'expéditions sous connaissance à ordre
- Entreprise de déménagement et effets personnels
- Déclaré et devant arriver et manquant inclus dans la valeur
- Provisions de bord
- Boutiques hors taxes (marchandises importées par des boutiques hors taxes)
- Carnet et autres importations temporaires
- Déroutement d'urgence imprévu – marchandises transportées à l'intérieur du Canada

### **Exemptions de la transmission de l'IPEC**

111. La présente section porte sur les circonstances dans lesquelles les données préalables à l'arrivée sur le fret et/ou le moyen de transport ne sont pas exigées au titre de l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#). Si les clients choisissent de transmettre des données visées par une des exemptions et/ou exceptions énumérées, ils doivent le faire selon les délais prescrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une liste complète de l'information qu'un transporteur doit inclure dans les transmissions sur le moyen de transport et le fret se trouve dans le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

**Remarque :** L'ASFC mènera des contrôles périodiques des registres maintenus par les transporteurs en lien avec l'information électronique sur les moyens de transport et le fret transporté, comme il est indiqué au paragraphe 13 du présent mémorandum. Cela comprend toute information transmise, selon le choix fait par les clients, portant sur des marchandises ou des moyens de transport autrement couverts par une exemption ou une exception.

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

112. Voici les exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport :

- a) expéditions PAD (chargement complet d'expéditions au titre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD)) – pour les marchandises admissibles qui répondent aux exigences de l'article 10.2 du [Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#);
- b) courrier (Postes Canada, service postal des États-Unis, courrier diplomatique, courrier international) – chargement complet;
- c) fournitures militaires à bord d'un moyen de transport appartenant aux forces militaires ou louées par celles-ci – à condition qu'il n'y ait pas d'autre fret à bord;
- d) réparations urgentes et non urgentes;
- e) déroutements d'urgence (seulement pour les expéditions originales qui ne devaient pas arriver au Canada);
- f) aéronef vide – lorsque l'aéronef est la marchandise importée (remarque : aéronef vide/aucun fret);
- g) aéronef commercial de passagers ne transportant aucune marchandise spécifiée;
- h) véhicules, personnel et équipement utilisés dans les situations d'urgence, notamment :
  - (i) transport d'organes humains pour une greffe;
  - (ii) corps de pompiers de première intervention;
  - (iii) transport de patients par ambulance;
  - (iv) équipes de secours en cas de catastrophe;
- i) expéditions aériennes transfrontalières en mode routier (processus provisoire seulement);
- j) marchandises spécifiées à bord d'un moyen de transport qui entre dans l'espace aérien canadien alors qu'il se rend directement d'un lieu à l'extérieur du Canada à un autre lieu à l'extérieur du Canada sans atterrir au Canada;
- k) marchandises comprises dans les bagages personnels (lorsqu'aucune autre marchandise spécifiée ne se trouve à bord, c.-à-d. moyen de transport vide);
- l) 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;
- m) moyens de transport étrangers à vocation scientifique ou exploratoire ne transportant pas de marchandises spécifiées.

### **Exceptions pour les données sur le fret – seules les données sur le moyen de transport sont exigées**

113. Voici les exceptions pour les données sur le fret où seules les données sur le moyen de transport sont exigées :
- a) marchandises qui sont importées au Canada dans le cadre du Programme des EFV par messagerie de l'ASFC (consulter la section du présent memorandum relative aux chargements mixtes contenant des EFV par messagerie et des EVE, paragraphes 85 à 88);
  - b) courrier (Postes Canada, service postal des États-Unis, courrier diplomatique, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte.

### **Droit d'utiliser un aéronef étranger**

114. Les aéronefs étrangers pour lesquels les taxes n'ont pas été acquittées et qui effectuent du transport commercial peuvent être utilisés uniquement pour le trafic international pour l'aller-retour entre un point à l'étranger et un ou des points au Canada. Le transport de résidents canadiens vers l'extérieur ou pour leur retour au Canada est autorisé à condition que le vol soit exclusivement destiné au service international. Un aéronef étranger qui cesse d'être utilisé pour le transport commercial international pendant qu'il se trouve dans l'espace aérien du Canada doit être signalé immédiatement à l'ASFC et être déclaré officiellement en détail, car il est considéré comme ayant été importé.

**Remarque :** Une déclaration électronique et/ou sur papier signalant l'arrivée d'un aéronef au Canada est requise conformément au présent memorandum.

115. À l'exception du paragraphe 11, il est absolument interdit à un aéronef étranger vide pour lequel les droits et les taxes n'ont pas été acquittés d'entrer au Canada dans le seul but de transporter des passagers ou des marchandises d'un endroit à un autre au Canada. Si on estime que l'aéronef a été importé, tous les droits et les taxes doivent être payés immédiatement. De plus, toute utilisation non autorisée d'un aéronef étranger dont les droits et les taxes n'ont pas été acquittés au Canada pourrait entraîner des sanctions pécuniaires ou la saisie ou la



confiscation de l'aéronef.

116. Un aéronef étranger pour lequel les droits et les taxes n'ont pas été acquittés peut être affrété par des groupes de non-résidents pour visiter différents endroits au Canada si les passagers viennent de l'étranger et qu'ils sont amenés au Canada par un transporteur qui effectue un voyage affrété continu.

117. L'approbation de vol accordée par l'OTC ne signifie pas que les aéronefs pour lesquels les droits et les taxes n'ont pas été acquittés peuvent servir à des activités lucratives entre différents endroits au Canada. Pour de plus amples renseignements sur les licences de l'OTC, consulter les paragraphes 123 et 124 du présent mémorandum.

### **Traitement tarifaire d'un aéronef en service international**

118. Aux fins du présent mémorandum, un aéronef canadien est défini comme étant un aéronef engagé dans le transport commercial international, qui est enregistré au Canada et :

- a) qui a été fabriqué au Canada; ou
- b) dont les droits ont été payés; ou
- c) qui est considéré comme étant acquitté en vertu d'une autre loi.

119. Un aéronef canadien en service commercial international doit être classé sous les numéros tarifaires 9813.00.00 ou 9814.00.00 s'il satisfait à toutes les exigences pertinentes énoncées dans les dispositions de ces numéros tarifaires. Lorsqu'un aéronef canadien arrivant au Canada ne peut pas être classé sous l'un de ces numéros tarifaires (par exemple, si des réparations ont été effectuées à l'étranger), il doit être classé à l'aide du numéro tarifaire approprié du chapitre 88 du [Tarif des douanes](#).

120. Lorsqu'un aéronef canadien en service commercial international a été réparé ou amélioré à l'étranger, les réparations ou les améliorations doivent être déclarées à l'ASFC et dûment déclarées en détail dès le retour de l'aéronef au Canada, même si l'aéronef poursuit son service commercial international. (Consulter le [Décret de remise sur les aéronefs civils canadiens, les moteurs d'aéronefs canadiens et les simulateurs de vol canadiens réparés à l'étranger](#)).

121. Tout aéronef qui n'est pas considéré comme étant « canadien » conformément à la définition du paragraphe 118 ci-dessus est considéré comme un aéronef étranger aux fins de l'ASFC et doit être classé sous le numéro tarifaire 9801.10.10 s'il effectue un service commercial international.

122. Aucune déclaration en détail officielle n'est requise pour un aéronef qui effectue un service commercial international, mais tous les aéronefs entrant au Canada (canadiens ou étrangers) doivent être déclarés conformément au présent mémorandum.

### **Licences de l'Office des transports du Canada (OTC)**

123. En plus de devoir respecter les exigences de l'ASFC liées aux aéronefs en service international, la plupart des transporteurs aériens commerciaux doivent également obtenir une licence de l'OTC.

124. Pour obtenir des renseignements complets sur les exigences d'obtention d'une licence de l'OTC, les catégories d'aéronefs et les types d'affrètements, communiquer avec l'organisme suivant :

Office des transports du Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0N9  
Courriel : [licence@otc-cta.gc.ca](mailto:licence@otc-cta.gc.ca)  
Tél. : 819-997-6359

**Remarque :** En outre, les renseignements concernant l'obtention d'une licence de l'OTC figurent sur le [site Internet de l'Office des transports du Canada](#). La fonction de recherche peut servir à vérifier si un transporteur est détenteur d'une licence délivrée par l'OTC.

### **Prestation des services de l'ASFC**



125. Pour la liste des services offerts dans les bureaux de l'ASFC, consulter le [Répertoire des bureaux de l'ASFC](#).

### **Restrictions concernant les passagers**

126. Dans certains aéroports, il peut y avoir des restrictions quant au nombre de passagers internationaux que peut contrôler l'ASFC à un moment donné en raison de contraintes opérationnelles ou relatives à la sécurité. Le cas échéant, le débarquement par étapes peut être permis pour les gros aéronefs. Le transporteur aérien ou son mandataire est responsable du débarquement ordonné des passagers. Pour de plus amples renseignements sur le débarquement par étapes, consulter le [Mémoire D2-5-1, Accès aux aéroports par vols nolisés](#).

127. Les heures d'ouverture et les types de services offerts par l'ASFC dans un aéroport d'entrée (AE) désigné peuvent varier selon le type d'aéroport, le lieu géographique, les installations ou la saison. Pour obtenir de l'information sur les bureaux, y compris les adresses, les heures d'ouverture et les types de services offerts, consulter le [Répertoire des bureaux de l'ASFC](#).

128. Il est possible que le recouvrement des coûts ou des frais de services spéciaux s'applique (p. ex. autres ministères) dans certains aéroports pour des services additionnels offerts par l'ASFC. Pour obtenir des renseignements sur les services spéciaux, consulter le [Mémoire D1-2-1, Services Spéciaux](#), ou communiquez avec le bureau local de l'ASFC de l'aéroport de destination.

### **Accès aux aéroports par vols nolisés**

129. Les lignes directrices et les conditions relatives à l'exploitation d'un service de vol d'affrètement international (contre paiement ou autre rémunération) et l'obtention de services d'inspection pour les formalités de dédouanement des voyageurs sont énoncées dans le [Mémoire D2-5-1, Accès aux aéroports par vols nolisés](#).

130. Dans certains aéroports, l'ASFC peut exiger que les vols internationaux soient annoncés à l'avance. Les transporteurs aériens doivent communiquer avec le bureau local de l'ASFC à l'aéroport d'entrée pour toute exigence relative aux avis avant l'arrivée.

**Remarque :** Un avis avant l'arrivée ne constitue pas une information préalable. Les exigences de transmission d'information préalable sur le moyen de transport par voie électronique énoncées dans le présent mémoire s'appliquent également pour les aéronefs transportant du fret.

### **Déclaration générale de moyen de transport – tous les aéronefs commerciaux**

131. Tous les aéronefs commerciaux (pour passagers et/ou marchandises) doivent atterrir dans un aéroport d'entrée (AE) canadien autorisé et faire l'objet d'une déclaration. De plus, les aéronefs commerciaux ou les aéronefs de passagers transportant des marchandises commerciales doivent atterrir dans un AE offrant des services commerciaux et faire l'objet d'une déclaration durant les heures d'ouverture normales. Il faut obtenir une permission spéciale pour présenter une déclaration dans un AE non autorisé, un AE n'offrant pas de services commerciaux (si l'aéronef transporte des marchandises commerciales), ou pour présenter une déclaration en dehors des heures d'ouverture. Pour obtenir des renseignements sur les services spéciaux, consulter le [Mémoire D1-2-1, Services spéciaux](#), ou communiquez avec le bureau local de l'ASFC de l'aéroport de destination.

### **Lignes directrices et procédures générales relatives à la déclaration pour le fret exempté de l'IPEC**

132. Toutes les expéditions exemptées de la présentation électronique de l'IPEC doivent être déclarées au moyen d'un des DCF ci-dessous ou de toute autre façon décrite dans le présent mémoire.

- a) Les transporteurs peuvent utiliser le formulaire normalisé [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#), disponible en format à remplir et à enregistrer sur le [site Web de l'ASFC](#). Vous trouverez des précisions concernant l'impression du DCF ainsi que la façon de remplir le formulaire [A8A\(B\)](#) dans le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).
- b) Le connaissance aérien de l'Association du transport aérien international (IATA) est un DCF agréé pour la déclaration du fret à l'ASFC, et son utilisation ne nécessite pas l'agrément de l'ASFC. Au point de

chargement, le transporteur aérien doit s'assurer que toutes les zones applicables sur le connaissance aérien sont remplies avec exactitude et lisiblement. Vous trouverez un spécimen de connaissance aérien de l'IATA et les instructions sur la façon de le remplir à l'annexe B du présent memorandum.

- c) Le connaissance aérien express IATA est un DCF agréé pour la déclaration du fret à l'ASFC. L'utilisation de ce document ne nécessite pas l'agrément de l'ASFC. Vous trouverez un exemplaire du connaissance aérien express IATA et les instructions sur la façon de le remplir à l'annexe C du présent memorandum.
- d) Les sacs de courrier doivent être accompagnés par l'un des DCF décrits ci-dessus, en plus d'être accompagnés par le bon de livraison de l'Union postale universelle (UPU).
- e) Tout autre DCF acceptable.

### **Modalités de déclaration – Importations exemptées de l'IPEC**

133. Les transporteurs aériens non cautionnés doivent déclarer toutes les expéditions à l'ASFC au PPA. Cette déclaration se compose de cinq exemplaires d'un DCF agréé. Après vérification, tous les exemplaires du document sont numérotés, selon les besoins, et estampillés par l'ASFC. Pour que les renseignements sur le formulaire demeurent lisibles, le timbre doit être apposé au verso. Deux exemplaires (poste et gare) sont conservés par l'ASFC. Deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur ou au mandataire de celui-ci qui doit les présenter à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant de l'entrepôt d'attente est remis à celui-ci et sert au contrôle du stock.

134. Les transporteurs aériens cautionnés peuvent déclarer les importations soit au PPA, soit à l'aéroport de destination indiqué sur le connaissance. Tous les aéroports utilisés par le transporteur aérien en cours de route jusqu'à l'aéroport final de destination doivent être énumérés clairement sur le connaissance. L'aéroport de destination peut être changé seulement si le transporteur a présenté un nouveau manifeste ou un avis de déroutement.

135. Les transporteurs cautionnés ont besoin de cinq exemplaires du connaissance aérien IATA ou du DCF aux fins de l'ASFC. Cette déclaration se compose de cinq exemplaires d'un DCF agréé. Après vérification, tous les exemplaires du document sont numérotés, selon les besoins, et estampillés par l'ASFC. Pour que les renseignements sur le formulaire demeurent lisibles, le timbre doit être apposé au verso. Deux exemplaires (poste et gare) sont conservés par l'ASFC. Deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur ou au mandataire de celui-ci qui doit les présenter à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant de l'entrepôt d'attente est remis à celui-ci et sert au contrôle du stock.

136. Lorsque du fret est visé par un connaissance aérien autre que le connaissance aérien de transporteur faisant la déclaration, le nom exact de celui-ci et son code de transporteur doivent être estampillés clairement au recto du document avant qu'il ne soit présenté à l'ASFC. Au lieu d'estampiller chaque connaissance aérien, les transporteurs peuvent présenter leurs documents dans des enveloppes portant clairement la mention « déclaration de fret à l'ASFC », ainsi que le nom et le code de transporteur faisant la déclaration.

137. Lorsque des expéditions en douane doivent être expédiées au-delà du point final mentionné sur le connaissance aérien, l'expédition doit être transportée par un transporteur cautionné et faire dûment l'objet d'un nouveau manifeste.

### **Modalités de déclaration – Dispense de l'IPEC à l'égard des expéditions en transit ou du FRAB**

#### **Transporteurs cautionnés et non cautionnés**

138. Les marchandises étrangères destinées à un aéroport étranger et ayant atterri dans les aéroports canadiens, transportées par des transporteurs aériens cautionnés ou non, ne doivent pas être documentées aux fins de l'ASFC, à condition qu'elles restent à bord de l'avion et qu'aucune escale ne soit nécessaire.

139. Si les marchandises ne sont pas exportées immédiatement, elles doivent être consignées et déclarées à l'ASFC

sur un connaissance aérien IATA ou sur un [formulaire A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#). Un spécimen de connaissance aérien IATA et les instructions connexes sur la façon de le remplir figurent à l'annexe B du présent memorandum. Les instructions sur la façon de remplir le formulaire A8A(B) se trouvent dans le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

### **Déroutements et transferts – Exigences de la dispense de l'IPEC**

140. Il n'est pas nécessaire de consigner de nouveau les marchandises qui sont réacheminées depuis l'aéroport de destination mentionné sur le DCF vers un autre aéroport grâce aux services du transporteur ayant fait la déclaration originale, et ce, au moyen du même connaissance. Toutefois, il appartient au transporteur sous le contrôle duquel l'expédition était au moment du déroutement de remplir un [Avis de déroutement, formulaire A30](#), en deux exemplaires, et de les annexer à l'exemplaire de la salle des comptoirs du DCF. Le transporteur fournit un avis de déroutement qui fait 21,5 cm sur 14 cm (8 ½ po sur 5 ½ po), imprimé sur du papier bleu.

141. L'avis de déroutement et le DCF sont remis à l'importateur ou au transporteur de correspondance, s'il y a transfert, et ils sont présentés avec les documents de mainlevée pertinents au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'avis de déroutement demeure avec le document de déclaration en détail jusqu'à ce qu'il soit numéroté.

142. Pour de plus amples renseignements sur les déroutements, consulter le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

### **Lignes directrices relatives à la déclaration du fret lors d'un atterrissage d'urgence pour les exemptions de l'IPEC**

143. Si, en raison des conditions météorologiques ou d'autres circonstances, l'aéronef doit atterrir dans un lieu non désigné pour la déclaration à l'ASFC, le pilote doit téléphoner au centre de déclaration par téléphone (CDT) de l'ASFC, au **1-888-226-7277**, ou communiquer avec le [bureau de l'ASFC](#) le plus proche immédiatement après l'atterrissage au Canada. Selon les circonstances, le vol pourrait être dédouané par téléphone, on pourrait demander au pilote et aux voyageurs d'attendre l'arrivée d'un agent de l'ASFC, ou on pourrait demander au pilote d'emmener les voyageurs à l'AE le plus près dès que possible.

### **Importation/Marchandises à l'entrée**

144. Si un aéronef transportant du fret destiné à l'importation est forcé d'atterrir à un aéroport avant son lieu de destination finale en raison des conditions météorologiques, de problèmes mécaniques posant une menace à la sécurité des passagers et de l'aéronef ou d'une urgence médicale nécessitant une attention immédiate, le transporteur exploitant le moyen de transport doit transmettre verbalement les détails de l'atterrissage d'urgence à l'ASFC à l'aéroport où a eu lieu l'atterrissage (ou à l'aéroport le plus près où peuvent être dédouanées les marchandises commerciales) et à l'aéroport de destination original. Pour obtenir la liste des bureaux de l'ASFC et les services qu'ils offrent, consulter le [Répertoire des bureaux et services de l'ASFC](#).

145. Si le fret demeure à bord de l'aéronef au lieu d'atterrissage d'urgence ou s'il est transféré à un aéronef de remplacement pour être transporté jusqu'à l'aéroport de destination original pour y être dédouané auprès de l'ASFC, il n'y a généralement pas d'autres documents requis, tel un avis de déroutement, au moment du dédouanement, pour consigner l'atterrissage d'urgence. Les clients devraient demander à l'ASFC à l'aéroport de destination si un avis de déroutement est nécessaire.

146. Si le fret est présenté pour son dédouanement au lieu d'atterrissage d'urgence (si l'ASFC y permet le dédouanement des marchandises commerciales), l'avis de déroutement doit accompagner les documents de dédouanement/de mainlevée. Les exigences et les procédures afférentes aux avis de déroutement figurent aux paragraphes 140 à 142 du présent memorandum.

### **Marchandises en transit**

147. Les procédures ci-dessous s'appliquent au fret en transit déchargé au Canada en raison de conditions

atmosphériques, d'ennuis mécaniques affectant la sécurité des passagers et de l'aéronef ou d'une urgence médicale nécessitant une attention immédiate :

- a) Le TEMT doit transmettre verbalement les détails de l'atterrissage d'urgence à l'ASFC à l'aéroport où a eu lieu l'atterrissage (ou à l'aéroport le plus près où peuvent être dédouanées les marchandises commerciales).
- b) Le fret peut être transféré d'un aéronef à un autre seulement sous la supervision de l'ASFC; les marques d'identification de l'aéronef de remplacement et une brève description des circonstances doivent être fournies à l'ASFC.
- c) Si la compagnie aérienne le juge opportun, elle peut acheminer le fret jusqu'aux États-Unis en ayant recours aux services d'un transporteur routier cautionné, au moyen d'un connaissance aérien IATA ou de tout autre DCF agréé par l'ASFC et renfermant tous les détails voulus sur chaque expédition. Dans le cas des sacs postaux, le DCF doit mentionner le nombre de sacs et décrire les marchandises comme étant des « sacs postaux ». Le document doit être rempli en trois exemplaires et numéroté au moyen de la série locale. Un exemplaire sera remis au transporteur qui le présentera à l'ASFC au point de sortie. Les autres exemplaires serviront d'exemplaires de la poste et de la gare.
- d) Le transfert du fret de l'aéronef au camion doit se faire sous la supervision d'un agent des services frontaliers qui scellera le véhicule au moyen d'un ou de plusieurs sceaux de l'ASFC et indiquera le ou les numéros de sceau sur le DCF. Si le ou les sceaux sont intacts au point de sortie, le véhicule pourra poursuivre sa route sans autre examen.
- e) Lorsque les marchandises doivent être retirées de l'aéronef et conservées jusqu'à ce qu'un autre aéronef ou un véhicule de transporteur cautionné soit disponible, elles doivent être mises dans un entrepôt d'attente. Les marchandises doivent être déclarées à l'ASFC sur un connaissance aérien IATA ou tout autre DCF agréé par l'ASFC. Au moment du transfert, les procédures applicables décrites à l'alinéa b) ou d) du présent paragraphe doivent être suivies.

148. Les transporteurs qui ne sont pas cautionnés ne peuvent transporter du fret en douane au-delà du bureau d'arrivée de l'ASFC. Toutefois, lorsqu'un aéronef étranger non cautionné transportant des marchandises jusqu'au Canada fait un atterrissage d'urgence avant d'atteindre sa destination finale, il peut poursuivre sa route jusqu'à sa destination finale sans présenter un cautionnement valable pour un seul voyage. Dans un tel cas, le fret doit être déclaré à l'ASFC au bureau initial de l'ASFC. Lorsqu'il y a escale à Gander ou à Goose Bay, les transporteurs peuvent poursuivre leur route jusqu'à destination après avoir présenté un [formulaire AG1, Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) à l'ASFC, ou après avoir déclaré les marchandises au bureau initial de l'ASFC.

149. À des fins de contrôle, le bureau initial de déclaration de l'ASFC doit aviser le bureau de destination finale de l'arrivée prévue du transporteur.

150. Le DCF est numéroté et estampillé par l'ASFC. Lorsque le bureau initial de l'ASFC n'est pas automatisé, l'exemplaire de la poste du DCF est envoyé par courrier au bureau de destination de l'ASFC. Sinon, il est introduit dans le système automatisé. L'exemplaire de la gare est versé au dossier, et les exemplaires de la salle des comptoirs, de l'autorisation de livraison de l'ASFC et de l'exploitant de l'entrepôt d'attente sont remis au transporteur et serviront à la déclaration au lieu de destination finale.

151. Au lieu de destination, les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC sont remis à l'importateur qui doit les présenter avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant de l'entrepôt d'attente est remis à l'entreposeur et sert d'exemplaire de contrôle du stock.

### **Procédures de déclaration des expéditions fractionnées exemptées de l'IPEC**

152. Il y a expédition fractionnée (lots partiels) lorsque des parties d'une expédition visée par un connaissance aérien entrent au pays à des moments différents, en raison des contraintes de capacité du transporteur.

153. Selon cette procédure, le transporteur aérien doit déclarer toutes les parties de l'expédition fractionnée à mesure qu'elles arrivent.

154. Toutes les parties d'une expédition fractionnée sont contrôlées sous le numéro de connaissance aérien original. La procédure exige que le connaissance aérien original ainsi que tous les exemplaires de celui-ci utilisés

pour déclarer les parties subséquentes de l'expédition fractionnée portent le timbre « Expédition fractionnée ». Il faut préciser le nombre de pièces arrivées dans le champ approprié du timbre « Expédition fractionnée » (p. ex. 1<sup>re</sup> partie – 20 pièces).

155. Par souci d'uniformité, le timbre « Expédition fractionnée » qu'emploient les compagnies aériennes doit être semblable à celui figurant ci-dessous :

Expédition fractionnée reçue par : Nom du transporteur :

Nom de l'aéroport :

Comme suit :

1<sup>re</sup> partie – pièces

2<sup>e</sup> partie – pièces

3<sup>e</sup> partie – pièces

4<sup>e</sup> partie – pièces

Dernière partie – pièces

156. Les expéditions fractionnées destinées à un agent d'expédition sont traitées de la façon suivante :

- a) Lorsque la première partie arrive, le TEMT remplit le connaissance aérien original. La quantité totale de l'ensemble de l'expédition est indiquée dans la case « Nombre de colis ». Tous les exemplaires doivent porter le timbre « Expédition fractionnée » indiquant « 1<sup>re</sup> partie – X pièces ».
- b) Le TEMT doit envoyer un exemplaire du connaissance aérien original (poste) à l'ASFC et deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) au dégroupéur.
- c) L'agent d'expédition établit les déclarations secondaires de fret (connaissances internes/avis) pour couvrir la quantité totale de marchandises expédiées, annulant la quantité entière déclarée dans le connaissance aérien original. Le dégroupéur donne les exemplaires de la poste et de la gare des déclarations secondaires de fret accompagnées de deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) du connaissance aérien original à l'ASFC. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC des déclarations secondaires de fret pour les marchandises qui sont arrivées sont transmis à l'importateur ou à son mandataire, qui les présentera ensuite à l'ASFC accompagnés des documents de mainlevée.
- d) Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC des déclarations secondaires de fret couvrant les marchandises qui ne sont pas encore arrivées doivent rester dans le dossier ouvert du dégroupéur en attendant leur arrivée; à l'arrivée des parties restantes de l'expédition, le transporteur aérien faisant la déclaration donne un exemplaire du connaissance aérien original à l'ASFC et un autre au dégroupéur. Le timbre « Expédition fractionnée » indiquant la partie de l'expédition venant d'arriver et le nombre de pièces reçues doit être apposé sur le connaissance aérien. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC des déclarations secondaires de fret établies précédemment et conservées dans le dossier ouvert de l'agent d'expédition sont ensuite donnés à l'importateur ou à son mandataire, qui les présentera ensuite à l'ASFC accompagnés des documents de mainlevée concernant cette partie de l'expédition.

157. Bien qu'il faille remplir des déclarations secondaires de fret pour la quantité totale de l'expédition, l'agent d'expédition est seulement responsable de la quantité indiquée sur le timbre « Expédition fractionnée ». Si les marchandises non couvertes par le timbre ne peuvent être présentées ou faire l'objet d'une déclaration en détail, le transporteur aérien est responsable des marchandises manquantes.

158. Les expéditions fractionnées destinées à un importateur sont traitées de la façon suivante :

- a) Lorsque la première partie arrive, le transporteur aérien exploitant le moyen de transport remplit le connaissance aérien. La quantité totale de l'ensemble de l'expédition est indiquée dans la case « Nombre de colis ». Tous les exemplaires du connaissance aérien doivent porter le timbre « Expédition fractionnée » avec la mention « 1<sup>re</sup> partie – X pièces » pour indiquer la partie de l'expédition déclarée ainsi que le nombre de pièces reçues.



- b) Le transporteur exploitant le moyen de transport doit remettre un exemplaire du connaissement aérien (poste) à l'ASFC et deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) à l'importateur qui les présentera à l'ASFC avec les documents de mainlevée.
- c) L'importateur peut obtenir la mainlevée des parties de l'expédition à mesure qu'elles arrivent, ou il peut attendre jusqu'à ce que toutes les parties de l'expédition soient arrivées avant d'en obtenir la mainlevée de l'ASFC.
- d) Pour obtenir la mainlevée de toute l'expédition d'un seul coup, l'importateur doit présenter tous les exemplaires du connaissement aérien original (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) avec le ou les documents de mainlevée visant toute l'expédition.
- e) Pour obtenir la mainlevée d'une partie de l'expédition lorsqu'elle arrive, l'importateur doit présenter deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) du connaissement aérien original avec le ou les documents de mainlevée à l'ASFC. Tous les exemplaires doivent être estampillés avec la mention « Expédition fractionnée » remplie qui doit indiquer la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues. Bien que la mainlevée de seulement une partie de l'expédition soit accordée, les droits et les taxes sur toute l'expédition doivent être acquittés par l'importateur; lorsque le reste des parties de l'expédition arrivent, le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissement aérien original (poste) à l'ASFC et deux exemplaires de celui-ci (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) à l'importateur qui les présentera avec le ou les documents de mainlevée à l'ASFC. Tous les exemplaires doivent être estampillés avec la mention « Expédition fractionnée » remplie qui doit indiquer la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues. La mainlevée des autres parties de l'expédition doit être accordée conformément aux procédures de mainlevée des marchandises expédiées en moins, énoncées dans le [Mémorandum D17-1-5, Enregistrement, déclaration en détail et paiement pour les marchandises commerciales](#).

## **Lignes directrices particulières ayant trait aux dispenses de présentation de l'IPEC**

### **Courrier**

159. Les transporteurs qui véhiculent du courrier international doivent déclarer tout ce courrier à l'ASFC au moyen d'un connaissement aérien dûment rempli ou d'un autre DCF acceptable indiquant clairement, dans la zone de désignation des marchandises, que le fret est du courrier international. Le manifeste postal universel rempli par le service postal étranger doit être annexé au connaissement aérien.

160. Le courrier international est transféré en douane à l'aide du connaissement aérien de transporteur aérien ou, s'il est véhiculé par un transporteur secondaire, au moyen du document de contrôle du fret secondaire de transporteur secondaire, ou par la Société canadienne des postes. Le courrier est transféré à un des bureaux d'échange du courrier international de l'ASFC, où il est traité conformément aux lignes directrices et aux procédures énoncées dans le [Mémorandum D5-1-1, Système de traitement du courrier international de l'Agence des services frontaliers du Canada](#).

161. Le courrier diplomatique doit aussi être déclaré à l'ASFC sur un connaissement aérien dûment rempli ou sur tout autre DCF acceptable et doit indiquer clairement, dans la zone de désignation du fret, qu'il s'agit de courrier diplomatique. Seulement les personnes autorisées à ramasser le courrier diplomatique pourront retirer du courrier diplomatique du contrôle de l'ASFC. L'ASFC, à chaque aéroport traitant à son arrivée le courrier diplomatique, doit dresser une liste des parties ou des personnes autorisées à ramasser le courrier diplomatique. Les consulats ou les ambassades doivent s'assurer que tout changement dans la liste est communiqué en temps opportun à l'aéroport d'entrée ou à une personne-ressource compétente dans le secteur de programme régional.

### **Marchandises militaires dans des aéronefs appartenant aux forces armées ou nolisés par celles-ci**

162. Les marchandises militaires arrivant par aéronef appartenant aux forces armées ou nolisés par celles-ci sont déclarées sur un connaissement aérien ou tout autre DCF acceptable à l'aéroport d'arrivée au Canada.

163. Les données sur les marchandises militaires arrivant à bord d'un aéronef n'appartenant pas aux forces armées ou non nolisés par celles-ci doivent être transmises par voie électronique conformément aux lignes directrices sur la



présentation de l'IPEC énoncées dans le présent memorandum.

### **Marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages (Marchandises comprises dans les bagages personnels)**

164. Les marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages à bord d'un aéronef commercial de passagers doivent être déclarées par le passager.

165. Un DCF ou une transmission EDI concernant le fret n'est pas requis si une expédition est transportée par l'importateur dans ses propres bagages à bord d'un vol commercial de passager, si l'expédition est déclarée en détail au bureau de déclaration initial de l'ASFC à l'aide d'un [formulaire B3-3, Douanes Canada – Formule de codage](#), type C, et si les droits et les taxes applicables sont payés.

166. Si le formulaire B3 est présenté par un courtier/mandataire au nom de l'importateur au moment de l'arrivée au bureau de déclaration initial de l'ASFC, un DCF pourrait être nécessaire. Si un DCF est nécessaire, le code de transporteur/d'identification du courtier/mandataire est le code de transporteur qui doit être cité sur le DCF si l'importateur n'a pas son propre code d'identification de transporteur.

### **Expéditions aériennes transfrontalières en mode routier (« expéditions aériennes par camion »)**

167. Les transporteurs cautionnés qui fournissent un service aérien international pour le transport du fret peuvent utiliser les services d'un transporteur routier (transporteur secondaire) pour transporter du fret aérien jusqu'au Canada. Le transporteur routier n'a pas besoin d'une lettre d'autorisation du transporteur aérien cautionné afin de déplacer les marchandises au moyen des documents de ce transporteur.

168. Les procédures ci-dessous s'appliquent lorsque du fret aérien est transporté par mode routier au Canada :

- a) Le transporteur routier qui a passé un marché avec le transporteur aérien déclare les marchandises à l'ASFC à la frontière terrestre au nom du transporteur aérien en présentant le connaissance aérien dûment rempli par le transporteur cautionné, qui tient lieu de déclaration des marchandises à l'ASFC par le transporteur aérien. Si des expéditions groupées destinées à un agent d'expédition sont présentées, le transporteur routier doit y joindre une feuille de suivi contenant les données requises pour chaque partie de l'expédition groupée (les mêmes renseignements que sur un connaissance interne), y compris le nom de l'expéditeur, le nom du destinataire, le poids, le nombre de pièces et une description complète des marchandises.
- b) Le NCF sur le connaissance aérien doit comprendre le code de transporteur du transporteur aérien (et non celui du transporteur routier), et le connaissance aérien doit mentionner l'aéroport au Canada comme aéroport de destination ultime.
- c) Les marchandises doivent être livrées à un entrepôt d'attente aérien de type AA ou AH, titulaire d'un agrément pour recevoir du fret aérien.
- d) Le transporteur routier ou aérien ne doit pas déclarer de nouveau les marchandises à l'ASFC à l'aéroport de destination, car cela créerait des déclarations de fret en double dans le système d'inventaire de l'ASFC.
- e) L'agent des services frontaliers à la frontière terrestre conserve les exemplaires de la poste et de la gare du connaissance aérien comme preuves de déclaration.
- f) Le transporteur routier fournit les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC du connaissance aérien à l'importateur ou au mandataire de l'importateur, qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée à l'aéroport de mainlevée. Un exemplaire (exploitant d'entrepôt) est remis à l'exploitant de l'entrepôt d'attente à des fins de contrôle du stock.

169. Le transporteur aérien assume l'entière responsabilité des marchandises. Toute note circulante ou sanction pour une infraction au niveau du fret vise le transporteur aérien principal.

170. Les expéditions aériennes en transit qui se dirigent vers un tiers pays peuvent être véhiculées par transporteur routier jusqu'à un aéroport au Canada à des fins d'exportation, à condition que :

- a) Les marchandises soient déclarées à l'ASFC par le transporteur routier; et

- b) Les connaissements aériens soient présentés à la frontière. Pour connaître les politiques et les procédures relatives aux expéditions groupées aériennes par camion, 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](#).

171. Pour connaître les politiques et les procédures relatives à la partie « exportation » du mouvement en transit par mode routier des expéditions aériennes, consulter le [Mémorandum D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

172. Aucun acquittement officiel n'est nécessaire pour ces déclarations de fret en transit à des fins d'exportation, car il y a des vérifications faites au moyen des dossiers de transporteur.

173. Les transporteurs aériens qui ne respectent pas les exigences ci-dessus verront leurs privilèges de substitution par mode routier annulés, et leurs expéditions seront traitées comme des mouvements routiers ordinaires.

174. En ce qui concerne les exigences ayant trait au scellement des véhicules, consulter le [Mémorandum D3-4-2, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#).

Ces exigences pour le fret aérien véhiculé par un transporteur routier sont fondées sur le statut de transporteur aérien. Lorsque du fret routier et du fret aérien sont transportés dans un même véhicule, tout le fret routier doit être déclaré et traité de la façon indiquée dans le Mémorandum D3-4-2.

### **Service de petits colis et fret relevant du Programme des EFV par messagerie**

175. Un certain nombre de compagnies aériennes faisant des vols transfrontaliers jusqu'aux aéroports du Canada ont des procédures spéciales pour l'acheminement rapide des petits colis contenant des marchandises requises d'urgence. Il s'agit d'un service à tarif élevé, normalement utilisé pour le transport des bandes magnétoscopiques, des imprimés d'ordinateur, de la correspondance commerciale, des états financiers, des supports de nouvelles, des films, etc. Pour de plus amples renseignements sur les modalités du dédouanement de ce type d'expédition, consulter le [Mémorandum D8-2-16, Remise visant les importations par messenger](#).

176. Bien que la procédure ait été conçue par les transporteurs pour faciliter l'acheminement de petites expéditions simples, divers services de messagerie utilisent le système pour transporter plusieurs petites expéditions contenues dans un colis et inscrites sur un seul connaissement aérien. Ces cas sont considérés comme des envois groupés, et le service de messagerie en question doit ventiler les marchandises sur un [formulaire A10, Résumé de contrôle du fret](#), sur une feuille de décomposition agréée si l'expédition entre dans le champ d'application du [Mémorandum D8-2-16, Remise visant les importations par messenger](#), ou sur une liste de fret/mainlevée pour les participants au Programme des EFV par messagerie. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, consulter le [Mémorandum D17-1-2, Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur](#) et le document intitulé Processus de dédouanement par feuille de décomposition, ainsi que le Mémorandum D8-2-16. Le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) contient des précisions supplémentaires sur le formulaire A10.

177. Les expéditions par messagerie transportées en douane aux termes de dispositions d'affrètement exclusives peuvent être livrés directement à l'entrepôt d'attente du service de messagerie ou à son mandataire par contrat à l'aéroport de destination.

### **Aéronef vide – Lorsque l'aéronef constitue le fret**

#### **Documents que nécessite la déclaration des aéronefs commerciaux importés**

178. Tous les aéronefs vides qui sont importés, temporairement ou en permanence, doivent être déclarés sur un document de contrôle du fret — que l'ASFC a agréé — par la partie transportant l'aéronef à l'aéroport d'arrivée.

#### **Aéronefs commerciaux**

179. Les transporteurs aériens commerciaux déclarent généralement les aéronefs commerciaux importés sur un connaissement aérien IATA, un DCF de l'ASFC, un [formulaire A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#) ou un autre document approuvé. Si l'importation est de nature temporaire, par exemple un aéronef importé à des fins de démonstration, de réparation ou de modification, le transporteur aérien commercial doit alors l'indiquer

clairement dans la section de description du fret. La longueur prévue de l'importation temporaire devrait aussi être mentionnée dans cette section, par exemple : « aéronef importé temporairement à des fins de démonstration jusqu'au (indiquer la date) ». D'autres documents de déclaration en détail ou de mainlevée peuvent être requis pour les importations temporaires. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ces documents, consulter les paragraphes 198 à 200 du présent mémorandum ainsi que le [Mémorandum D8-1-1, Administration du Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#).

### **Aéronefs d'entreprise**

180. Les aéronefs d'entreprise importés, en permanence ou temporairement, sont généralement déclarés sur un document de contrôle du fret [A8A\(B\) - En douane - Document de contrôle du fret](#) (ou un autre document que l'ASFC a agréé) par la partie qui transporte l'aéronef. L'importation permanente et la plupart des importations temporaires exigent des documents supplémentaires de déclaration en détail ou de mainlevée. Pour plus de renseignements sur les documents de déclaration en détail ou de mainlevée des importations permanentes, consulter le [Mémorandum D17-1-5, Enregistrement, déclaration en détail et paiement pour les marchandises commerciales](#). Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les documents de déclaration en détail ou de mainlevée des importations temporaires, consulter les paragraphes 198 à 200 du présent mémorandum ainsi que le [Mémorandum D8-1-1, Administration du Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#).

181. Le connaissement aérien, le formulaire [A8A\(B\)](#) ou toute autre déclaration de fret agréée doit être présenté à l'ASFC avec tous les documents de mainlevée applicables, de la façon décrite dans la section « Lignes directrices et procédures générales relatives à la déclaration pour le fret exempté de l'IPEC » du présent mémorandum, paragraphe 132.

### **Documents requis lorsque le transporteur est aussi l'importateur**

182. Lorsque la partie transportant l'aéronef d'entreprise ou l'aéronef commercial est l'importateur de l'aéronef, un DCF n'est pas nécessaire si l'importateur obtient la mainlevée et fait la déclaration en détail des marchandises (aéronef) en présentant un formulaire [B3-3, Douanes Canada, Formule de codage](#), de type C, en tant que document de déclaration en détail au comptant, dans le bureau de déclaration initial de l'ASFC. Cela s'applique aux aéronefs commerciaux et aux aéronefs d'entreprise importés temporairement ou en permanence.

### **Documents de mainlevée/déclaration en détail que nécessite l'importation temporaire d'aéronefs étrangers**

#### **Aéronefs devant être réparés**

183. Un aéronef peut être importé temporairement au Canada à des fins de réparation. « Réparation » s'entend d'un travail d'entretien correctif qui peut comprendre le remplacement ou la réfection de pièces afin de redonner à l'article son état de fonctionnement original.

184. Pour obtenir plus de renseignements quant à l'importation temporaire des marchandises en vertu du numéro tarifaire 9993.00.00, consulter le [Mémorandum D8-1-1 Administration du Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#).

#### **Aéronefs devant être modifiés**

185. En ce qui concerne les marchandises importées temporairement pour modification, une « modification » s'entend d'une transformation, autre qu'une réparation, qui n'inclut pas une opération ou un processus qui détruit les caractéristiques essentielles d'un produit ou crée un produit nouveau ou commercialement distinct. Pour de plus amples renseignements sur l'importation temporaire de marchandises à des fins de modification, consulter les [Mémorandums D7-4-1, Programme d'exonération des droits](#) et [D7-4-2, Programme de drawback des droits](#).

#### **Aéronefs à des fins de démonstration**

186. Comme il est expliqué dans le [Mémoire D8-1-9, Administration du Décret de remise sur les aéronefs de démonstration importés](#), des aéronefs peuvent être importés temporairement à des fins de démonstration sans qu'on doive payer la TPS.

187. Les aéronefs importés à des fins de démonstration doivent être importés au moyen d'un [formulaire E29B, Permis d'admission temporaire](#). Tout aéronef vendu au Canada doit être officiellement déclaré en détail sans délai aux fins d'annulation du formulaire E29B. Consulter le [Mémoire D8-1-9, Administration du Décret de remise sur les aéronefs de démonstration importés](#), qui renferme des instructions complètes à cet égard.

### **Exigences générales relatives à la transmission d'information préalable à l'égard des moyens de transport aérien exemptés de l'IPEC**

188. Dans la plupart des cas, le [formulaire AG1, Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) n'est pas requis pour la déclaration préalable des aéronefs commerciaux réguliers (transportant des marchandises commerciales) qui sont exemptés des exigences relatives à la soumission électronique de l'IPEC. Le formulaire AG1 peut être requis pour la déclaration des aéronefs commerciaux non réguliers dans les petits aéroports. Communiquez avec le bureau de l'ASFC de l'aéroport d'arrivée pour connaître la documentation requise pour la déclaration d'un aéronef exempté de l'IPEC dont le vol n'était pas prévu. Tout le fret aérien doit faire l'objet d'une déclaration conforme au présent mémoire.

189. Les transporteurs commerciaux réguliers ou non réguliers exploitant des vols internationaux ne sont pas tenus de présenter un formulaire AG1 ou tout autre document similaire pour les passagers ou les membres de l'équipage qui débarquent. Pour connaître les exigences relatives à la déclaration des passagers et des membres d'équipage à bord d'aéronefs commerciaux, consulter les [Mémoires D2-5-6, Déclaration par les équipes d'un aéronef](#) et [D2-5-11, Lignes directrices à l'intention des transporteurs aériens commerciaux pour le traitement des renseignements réglementaires relatifs aux voyageurs](#). Pour connaître les lignes directrices pour les passagers et les membres d'équipage d'un aéronef d'entreprise, consulter le [Mémoire D2-5-12, Déclaration par téléphone dans les filières de l'aviation générale et de la navigation récréative](#). Dans certains cas, l'exploitant d'un aéronef pourrait avoir besoin d'une déclaration générale pour prouver le passage de l'aéronef au Canada, soit son entrée et sa sortie. L'ASFC continuera donc de valider ces documents, à titre gracieux, en y apposant un timbre officiel de l'ASFC.

190. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration d'un moyen de transport quittant le Canada, consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

### **Exigences spécifiques pour les moyens de transport aérien exemptés de l'IPEC**

#### **Aéronef commercial de passagers ne transportant pas de fret**

191. Les transporteurs commerciaux réguliers ou non réguliers exploitant des vols internationaux ne sont pas tenus de présenter une déclaration écrite pour l'arrivée de l'aéronef — à savoir le [formulaire AG1, Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) — ni tout autre document similaire pour les passagers et les membres de l'équipage qui débarquent quand ils doivent être contrôlés par des agents des services frontaliers dans un bureau de l'ASFC. Les passagers et les membres d'équipage doivent être déclarés conformément aux lignes directrices relatives à l'IPV/au DP énoncées dans le [Mémoire D2-5-11, Lignes directrices à l'intention des transporteurs aériens commerciaux pour le traitement des renseignements réglementaires relatifs aux voyageurs](#) selon les exigences de l'Agence des services frontaliers du Canada et/ou le [Mémoire D2-5-6, Déclaration par les équipes d'un aéronef](#).

#### **Aéronef militaire canadien**

192. Tous les aéronefs doivent effectuer leur atterrissage initial au Canada dans un aéroport d'entrée autorisé (AE) lorsqu'ils effectuent des vols internationaux et transportent des marchandises, des bagages ou des personnes ne faisant pas partie de l'équipage régulier. Le pilote assume la responsabilité de tout avis préalable nécessaire, de la déclaration d'entrée et de la déclaration à l'ASFC des passagers, du fret et des bagages transportés à bord.

## **Aéronef militaire étranger**

193. Les aéronefs exploités par les forces armées d'autres pays doivent se rapporter à l'ASFC au moment de leur atterrissage initial au Canada. Ils sont assujettis à toutes les exigences de l'ASFC lorsqu'ils sont utilisés pour transporter du personnel, des bagages, du matériel, du courrier ou toute autre cargaison. Si un aéronef n'effectue qu'une brève escale et ne transporte aucune marchandise devant faire l'objet de documents d'exportation, les déclarations d'entrée et de sortie seront établies simultanément. Si l'aéronef ne transporte que des membres d'équipage, une déclaration verbale suffit.

## **Opérations aériennes de recherche et de sauvetage**

194. Des centres de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) des Forces armées canadiennes ont été mis sur pied à plusieurs endroits au Canada. L'ASFC collabore avec eux, par tous les moyens, en vue de faciliter le mouvement international des aéronefs qui effectuent des missions de recherche et de sauvetage.

195. S'il se produit un incident au Canada ou aux États-Unis et que des aéronefs d'un ou des deux pays doivent traverser la frontière, l'agent responsable des opérations de sauvetage du CCOS transmettra immédiatement à l'ASFC ce qui suit :

- a) les détails complets concernant tous les aéronefs prenant part à l'opération, y compris les marques d'identification et le nombre de membres d'équipage;
- b) le territoire devant faire l'objet de la recherche;
- c) la durée du séjour;
- d) les possibilités d'atterrissage; et
- e) les points d'atterrissage précis ou probables.

**Remarque :** Si ces renseignements concernent un territoire qui est du ressort de plus d'un bureau de l'ASFC, ils doivent être transmis immédiatement à tous les bureaux concernés.

196. De plus amples renseignements sur les exigences de déclaration et de déclaration en détail des marchandises (incluant les aéronefs) qui sont importées au Canada pour une intervention en cas d'urgence ou pour un exercice de formation en intervention d'urgence figurent dans le [Mémorandum D8-1-1, Administration du Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#).

## **Aéronef vide**

197. Un aéronef vide n'a pas à faire l'objet d'une déclaration de moyen de transport par voie électronique pour les besoins de l'IPEC. Le [formulaire AG1, Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) pour la déclaration de l'aéronef comme moyen de transport peut être exigé pour les vols non réguliers. Communiquer avec le bureau de l'ASFC de l'aéroport d'arrivée pour connaître les exigences documentaires visant les aéronefs non réguliers exemptés des exigences touchant l'IPEC.

## **Importation temporaire d'un aéronef étranger vide (lorsque l'aéronef constitue le fret/les marchandises)**

198. Les aéronefs commerciaux ou d'entreprise importés temporairement au Canada (p. ex. pour une démonstration, une réparation ou une modification) sont considérés comme étant des marchandises commerciales et doivent donc être déclarés conformément aux exigences énoncées dans le présent mémorandum pour la déclaration de l'aéronef; lorsque celui-ci est également le fret, il doit alors être déclaré conformément aux exigences relatives à la déclaration du fret énoncées dans ce même mémorandum.

199. Afin de faciliter le traitement d'un aéronef importé temporairement au Canada, on recommande aux transporteurs ou aux pilotes de communiquer avec l'aéroport d'entrée (AE) au moins deux heures avant l'heure d'arrivée prévue pour fournir les données de vol pertinentes à l'ASFC. Certains aéroports peuvent recevoir ces renseignements par télécopieur. Pour de plus amples renseignements, communiquez avec le bureau de l'ASFC de l'aéroport de destination.



200. À l'arrivée, tous les aéronefs importés temporairement doivent être déclarés dans un document de contrôle du fret acceptable, de la façon indiquée dans le présent mémorandum.

### **Modalités de livraison et transfert à un entrepôt d'attente**

201. Le fret arrivant par voie aérienne doit être déclaré dans un entrepôt d'attente aérien de type AA ou AH.

202. Le fret aérien n'ayant pas fait l'objet d'une mainlevée peut être déplacé au titre du manifeste initial du PPA à l'entrepôt principal de la destination désignée qui est titulaire d'un agrément pour recevoir les expéditions aériennes, ou au bureau d'exportation (comme il est indiqué sur le DCF), et ce, sans nouveau manifeste. La responsabilité du paiement des droits et des taxes exigibles sur les marchandises non dédouanées revient toujours au transporteur cautionné qui est associé au NCF indiqué sur le manifeste, peu importe le transporteur qui assure le transport physique des marchandises. Au besoin, des documents de suivi du fret seront établis, et toute pénalité pour infractions liées au fret sera imposée au transporteur associé au NCF figurant sur le manifeste.

203. Les expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné et déclarées par le transporteur principal au PPA peuvent être autorisées par l'ASFC à passer directement à l'entrepôt d'attente de type CW de l'agent d'expédition. Pour connaître les exigences qui s'appliquent, 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](#).

204. Le fret arrivant par mode routier, ferroviaire ou maritime peut être livré directement à l'aéroport, à condition que :

- a) le fret soit acheminé par voie aérienne à partir de l'aéroport au moyen d'un document de contrôle du fret aérien; ou
- b) le fret soit exporté par la voie aérienne de l'aéroport au moyen d'un document de contrôle du fret aérien lorsque le fret doit être livré à un entrepôt d'attente aérien de type AA, AH ou CW dont l'agrément l'autorise à recevoir le fret.

### **Changements après l'arrivée**

205. Les clients ont 30 jours après l'arrivée de l'aéronef pour transmettre électroniquement des changements applicables aux transmissions préalables à l'arrivée du fret et aux expéditions fractionnées.

206. Ces exceptions se limitent aux circonstances suivantes qui ne sont pas autrement prévues dans le système :

- a) les situations d'urgence où les clients ne peuvent pas transmettre électroniquement les données à l'avance (pour de plus amples renseignements sur les procédures d'urgence en cas de pannes de système, consulter le paragraphe 211 du présent mémorandum); et
- b) les circonstances exceptionnelles, qui sont déterminées par l'ASFC, pour lesquelles le client est incapable d'effectuer des changements par voie électronique après l'arrivée.

207. Au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut (au nord du 60<sup>e</sup> parallèle), là où les procédures de l'ASFC sont appliquées par les représentants d'une entité autre que l'ASFC (c.-à-d. des agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ou des employés d'une organisation gouvernementale canadienne), le [formulaire AG1, Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) est requis pour tous les vols en plus de tout avis électronique requis avant l'arrivée.

208. Il est possible de corriger ou de supprimer par voie électronique les éléments de données à l'égard du fret et les déclarations relatives aux expéditions fractionnées dans les 30 jours suivant l'arrivée. Si des corrections/suppressions sont nécessaires après 30 jours, il faut remplir le [BSF673, Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée – tous les modes](#) et le présenter en deux exemplaires à un bureau local commercial de l'ASFC, seulement si les corrections/suppressions nécessaires ne peuvent plus être effectuées par voie électronique après l'arrivée.

209. Les déclarations électroniques de moyen de transport visant à faire état de corrections/suppressions avant l'arrivée seront acceptées jusqu'à la DHAP indiquée sur la déclaration. Si des corrections/suppressions sont nécessaires après la DHAP, il faut remplir le [BSF673, Formulaire de demande de modification manuelle du](#)



[connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée – tous les modes](#) et le présenter en deux exemplaires à un bureau local commercial de l'ASFC..

**Remarque :** Les transporteurs/agents d'expédition ont jusqu'à 90 jours pour présenter la demande de correction à l'ASFC. On peut télécharger ce formulaire du [site Web de l'ASFC](#).

### **Défaut de transmettre l'information avant l'arrivée**

210. L'ASFC exige des renseignements complets relatifs à toutes les marchandises spécifiées avant le chargement ou l'arrivée au Canada. Lorsqu'aucun renseignement avant l'arrivée n'a été transmis, et qu'aucune exemption ou exception ne s'applique, une transmission de connaissance interne est exigée aussitôt que cela est constaté. Si l'ASFC découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée n'a été transmise avant l'arrivée et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, le transporteur pourrait se voir imposer des sanctions pour non-conformité.

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

211. Le [Plan d'urgence en cas de pannes 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. Les clients peuvent communiquer avec l'USTCC, au 1-888-957-7224, pour obtenir des précisions supplémentaires.

### **Renseignements sur les sanctions**

212. Pour obtenir des renseignements sur les sanctions administratives, consulter le [Mémorandum D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). Vous trouverez de l'information à ce sujet sur le [site Web externe de l'ASFC](#).

213. D'autres sanctions administratives, telles que l'annulation des privilèges accordés par les programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi s'appliquer.

### **Renseignements supplémentaires**

214. Pour plus d'information, si vous êtes au Canada, communiquer avec le [Service d'information sur la frontière](#) au **1-800-461-9999**. De l'extérieur du Canada, composer 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 (de 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

## Comment remplir le connaissance aérien de l'Association du transport aérien international (IATA)

Les champs suivants doivent être remplis pour les besoins de l'ASFC :

### 1. Aéroport de départ

Indiquer le code IATA de trois lettres de l'aéroport de départ (ou de la ville si l'aéroport n'est pas connu).

### 2. Numéro de contrôle du fret

Ce numéro comprend le code de transporteur et le numéro de contrôle du fret (NCF) provenant de la série des connaissances aériens du transporteur. Un code de transporteur attribué par l'ASFC se compose de quatre caractères (une lettre, deux chiffres et un trait d'union) ou est le même que le code préfixe IATA de transporteur si l'ASFC a pu le faire concorder avec le code de déclaration en détail IATA lorsque le code de transporteur a été attribué par l'ASFC. Ce NCF ne peut être utilisé de nouveau avant un an.

### 3. Nom et adresse de l'expéditeur

Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société expédiant les marchandises.

### 4. Nom et adresse du destinataire

Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société important les marchandises.

### 5. Renseignements sur le traitement de l'expédition

Pour les expéditions aériennes transfrontalières entrant au Canada grâce aux services d'un transporteur routier, indiquer dans la zone « Renseignements pour le traitement de l'expédition » le point de sortie aux États-Unis, c'est-à-dire le point aux États-Unis (ou l'endroit le plus proche de ce point) où le transporteur routier franchit la frontière et entre au Canada.

### 6. Nombre de pièces

Indiquer la quantité de marchandises importées. Si un certain nombre de marchandises est déclaré, le nombre de colis doit être totalisé. En cas de chargement en vrac, par exemple de la viande ou des boulons non emballés, une unité de chargement (UC) peut être acceptée comme nombre de pièces.

### 7. Poids brut

Indiquer le poids de l'expédition en livres ou en kilos. Le poids doit être totalisé.

### 8. Nature et quantité des marchandises (y compris les dimensions ou le volume)

Donner une description exacte et concise des marchandises en termes commerciaux courants et mentionner toute marque imprimée sur les colis ou les marchandises. Lorsque les marchandises sont destinées à un agent d'expédition, la mention « fret de tout genre » ou « marchandise générale » peut être inscrite dans ce champ.

#### Remarques :

Tous les exemplaires doivent clairement porter le timbre « En douane », en lettres d'au moins 1,2 cm (1/2 po) de hauteur, apposé par le transporteur faisant le transfert ou par l'agent d'expédition.

Lorsque les marchandises sont destinées à un agent d'expédition, tous les détails sur chaque expédition (expéditeur, destinataire, nature et quantité des marchandises) doivent être inclus dans une liste jointe.

## Annexe B

### Comment remplir le connaissement aérien express de l'Association du transport aérien international (IATA)

#### 1. Numéro de contrôle du fret

Ce numéro se compose du code de transporteur attribué par l'ASFC et du numéro de contrôle du fret (NCF) provenant de la série des connaissements aériens du transporteur. Ce NCF ne peut être utilisé de nouveau avant un an.

#### 2. Numéro de compte de l'expéditeur

Cette zone réservée à l'expéditeur est facultative.

#### 3. De l'expéditeur (nom)

Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société expédiant les marchandises.

#### 4. Numéro de compte du destinataire

Cette zone réservée au transporteur est facultative.

#### 5. Au destinataire/nom/société/adresse

Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société important les marchandises.

#### 6. Lieu du type de service

Dans cette zone, le transporteur peut indiquer le genre de service et la marque de commerce ou la description commerciale des services express offerts et parmi lesquels l'expéditeur peut choisir.

#### 7. Renseignements sur le traitement de l'expédition

Pour les expéditions aériennes frontalières entrant au Canada grâce aux services d'un transporteur routier, indiquer dans le champ « Traitement spécial » le point de sortie aux États-Unis, c'est-à-dire le point aux États-Unis (ou l'endroit le plus proche) où le transporteur routier franchit la frontière et entre au Canada.

#### 8. Nombre de pièces

Indiquer la quantité de marchandises importées. Si un certain nombre de marchandises est déclaré, le nombre de colis doit être totalisé.

#### 9. Poids brut

Indiquer le poids de l'expédition en livres ou en kilos. Le poids doit être totalisé.

#### 10. Description complète du contenu (y compris les dimensions ou le volume)

Donner une description exacte et concise des marchandises en termes commerciaux courants et mentionner toute marque imprimée sur les colis ou les marchandises.

## Références

<b>Bureau émetteur</b>	Unité des programmes des transporteurs et du contrôle du fret Division des politiques et gestion de programme Direction du programme du secteur commercial Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux
<b>Dossier de l'administration centrale</b>	
<b>Références législatives</b>	<a href="#"><u>Loi sur les douanes</u></a> <a href="#"><u>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</u></a> <a href="#"><u>Règlement sur le transit des marchandises</u></a> <a href="#"><u>Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits</u></a> <a href="#"><u>Règlement sur l'importation temporaire de marchandises (prélèvement d'accise et droits supplémentaires)</u></a>
<b>Autres références</b>	<a href="#"><u>D1-2-1, D2-1-1, D2-5-1, D2-5-6, D2-5-11, D2-5-12, D3-1-1, D3-1-8, D3-3-1, D3-4-2, D5-1-1, D7-4-1, D7-4-2, D8-1-1, D8-1-9, D8-2-5, D8-2-16, D17-1-2, D17-1-4, D17-1-5, D17-4-0, Mémoires de la série D19, D22-1-1, D23-2-1</u></a> <a href="#"><u>Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique – aérien (DECCE)</u></a>
<b>Mémoires « D » annulés</b>	D3-2-1, daté du 23 août 2019

## Final Approval

(check one option, obtain required signatures and date)

- OK to E-PRINT
- OK to E-PRINT once written corrections are made
- Once written corrections are made, RESUBMIT new proofs

\_\_\_\_\_  
Manager's approval/signature

\_\_\_\_\_  
Print Manager's name

Date: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Director's approval/signature

\_\_\_\_\_  
Print Director's name

Date: \_\_\_\_\_