



Mémoire D3-4-2

Ottawa, le 21 septembre 2022

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

Ce document est aussi disponible en [format PDF \(1 470 Ko\)](#) [[aide sur les fichiers PDF](#)]

En résumé

Ce mémoire a été révisé pour :

- (a) Refléter les mises à jour et les ajouts à la section des définitions.
- (b) Fournir des précisions sur les politiques en vigueur.

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

Pour obtenir de l'information sur les exigences générales de l'ASFC et les politiques administratives ayant trait à tous les modes, reportez-vous au [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Pour en savoir davantage 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 de l'information sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, consulter le [Mémoire D3-1-8, Transport du fret – Exportations](#).

Pour plus de renseignements sur la mainlevée des marchandises commerciales, consulter le Mémoire [D17-1-4, Mainlevée des marchandises commerciales](#).

Pour de l'information sur les exigences des autres ministères (AM), consulter les [mémoires de la série D19](#).



Lignes directrices et renseignements généraux

Définitions

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

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.

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 Canada (AMC).

Bureau de déclaration (*Port of Report*)

Le bureau où le fret traverse physiquement au Canada au premier port d'arrivée (PPA), soit l'endroit où les moyens de transport, les marchandises spécifiées ou les personnes doivent arriver au Canada.

Cautionnement pour un seul voyage (*Single Trip Bond*)

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

Client (*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 du transporteur pour les besoins de l'ASFC.

Connaissance interne (*House Bill*)

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

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 tout autre document d'expédition).
- (b) Définition de destinataire utilisée par les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition groupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. connaissance, lettre de transport aérien ou autre document d'expédition).



- (c) Définition de destinataire utilisée par les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition dégroupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport ou le contrat de vente commerciale (p. ex. facture commerciale, acte de vente, autre contrat de vente ou autre document d'expédition).

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

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

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. [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.

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. Ce mouvement est différent du mouvement en transit domestique. Voir la définition dans cette section.

Équipement auxiliaire (*Ancillary Equipment*)

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

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; ou
 - (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 un 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 aérienne par camion (*Flying Truck*)

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

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

Marchandises commerciales dont la valeur est supérieure au seuil de 3 300 \$CA.

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

Marchandises, autres que celles des messageries d'EFV, dont la valeur en douane ne dépasse pas le seuil. Les marchandises EFV ne sont pas exonérées du processus du Manifeste électronique. Consulter la définition de « Programme de messageries d'expéditions de faible valeur (Messageries d'EFV) » ci-dessous.

Fret (*Cargo*)

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

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 à l'ASFC dans les délais prescrits, de manière à faciliter le processus relatif aux marchandises commerciales et l'évaluation du risque lié aux menaces pour la santé, la sûreté et la sécurité avant l'arrivée des expéditions au Canada.

Instruments du commerce international (ICI) (*Instruments of International Trade (IIT)*)

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



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.

Manquant (*Shortage*)

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

Marchandises 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 (MCBP) (*Hand-Carried Goods (HCG)*)

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 parmi les bagages d'une personne et cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport.

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

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

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

- (a) les marchandises qui seront dédouanées après leur déclaration en détail et le paiement des droits afférents en application du paragraphe 32(1) de la [Loi 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 parmi les bagages d'une personne et cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport;
- (b) le courrier;
- (c) les marchandises commerciales utilisées dans la réparation faite à l'étranger d'un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés si la réparation a été faite à la suite d'un événement imprévu qui s'y est produit et que la réparation était nécessaire pour permettre le retour du moyen de transport sans accident;
- (d) les moyens de transport militaire, au sens du paragraphe 18(1) de la [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#), et les marchandises qu'ils transportent;
- (e) les moyens de transport de secours et les marchandises qu'ils transportent; ou
- (f) les moyens de transport qui retournent au Canada immédiatement après que leur entrée aux États-Unis a été refusée et les marchandises qu'ils transportent.

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.



Mouvement en transit domestique (modes routier et ferroviaire seulement)

(Domestic In-transit (Highway and Rail modes only))

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

Mouvement multimodal (Multi-modal movement)

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

Moyen de transport (Conveyance)

Tout véhicule, aéronef, embarcation ou tout 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 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 attribué 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.

Portail du Manifeste électronique (eManifest Portal)

Le portail du Manifeste électronique est une option de transmission de données sécurisée, mise au point par l'ASFC, qui permet aux partenaires commerciaux de transmettre les données par voie électronique avant leur arrivée, grâce à l'internet.

Préalable à l'arrivée (Pre-arrival)

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

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

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

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.

Programme de messageries d'expéditions de faible valeur (Programme des messageries d'EFV)

(Courier Low Value Shipment (CLVS) Program)

Les marchandises qui sont importées en vertu du Programme des messageries d'expéditions de faible valeur (EFV) par un service de messagerie approuvée. Les marchandises d'EFV sont dispensées du processus du Manifeste électronique.



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.

Surplus (*Overage*)

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

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

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

Système d'examen avant l'arrivée (SEA) (*Pre-Arrival Review System (PARS)*)

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

Transporteur (*Carrier*)

Personne œuvrant dans le transport commercial international qui déclare le 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 exploitant le moyen de transport (TEMT) (*Conveyance Operating Carrier (COC)*)

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



l'entremise du Manifeste électronique. La déclaration obligatoire des marchandises à l'ASFC se fait par voie électronique, de vive voix ou par écrit de la manière prescrite dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

5. La présentation des données préalables à l'arrivée par l'IPEC/Manifeste électronique dans les délais prescrits, couplée à l'arrivée du moyen de transport au Canada, satisfait à l'exigence relative à la « déclaration » tel qu'il est énoncé au paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#).
6. Lorsque le moyen de transport arrive au PPA et que le statut est mis à jour à « déclaré », l'ASFC transmet un avis à l'exploitant du moyen de transport, tel qu'identifié par le code de transporteur de l'ASFC figurant sur la déclaration de moyen de transport, en précisant les numéros de contrôle du fret (NCF) des transmissions de fret correspondantes. Ce message servira de « preuve de déclaration » du transporteur.

Responsabilités

7. 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 de registres

8. 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.
9. 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.

Contrôle

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

Exigences en matière de garantie

11. Un transporteur routier qui souhaite être cautionné sous autorisation générale doit verser une garantie en la forme indiquée dans le [site Web de l'ASFC](#).
12. Afin de devenir un transporteur ou un agent d'expédition cautionné, il faut déposer un cautionnement conformément au [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).
13. Les marchandises transportées par des transporteurs qui ne sont pas autorisés à transporter des marchandises en douane au Canada doivent en obtenir la mainlevée au PPA, sauf si le transporteur :



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

Exigences relatives à l'identification du transporteur

- 14. Afin d'identifier les transporteurs et les agents d'expédition, un code de transporteur cautionné ou non cautionné de l'ASFC sera attribué à une entreprise après autorisation.
- 15. Les transporteurs qui traversent la frontière doivent obtenir et utiliser leur propre code de transporteur attribué par l'ASFC, qu'ils transportent des marchandises devant faire l'objet d'une mainlevée au PPA ou des marchandises devant être déplacées sous douane.
- 16. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du code à barres et, couplé au numéro unique de l'expédition que choisit le transporteur, il crée le NCF et le NRMT. La procédure s'applique également aux agents d'expédition pour la déclaration secondaire et le contrôle du fret sous douane qui est groupé ou dégroupé au Canada.

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

- 17. Les NRMT doivent porter le code de transporteur attribué par l'ASFC à l'entité légale (transporteur) qui arrive physiquement à la frontière.
- 18. Pour tout renseignement concernant les exigences relatives au code de transporteur et la façon de l'obtenir, consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Obligations des transporteurs

- 19. Conformément à l'article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#), les transporteurs ont la responsabilité de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC, y compris les renseignements préalables à l'arrivée, sont véridiques, exacts et complets. De plus, tel qu'énoncé à l'article 22 de la [Loi sur les douanes](#) et à l'article 7 du [Règlement sur le transit des marchandises](#), les renseignements transmis doivent être appuyés par des documents sources (c.-à-d. des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande.
- 20. Les agents d'expédition doivent transmettre à l'ASFC l'information préalable relative aux connaissements internes dans les délais prescrits propre au mode.

Autorisations pour un seul voyage

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



22. Les cautionnements de garantie relatifs aux autorisations pour un seul voyage doivent suivre la forme prescrite sur le [site Web de l'ASFC](#).
23. Le montant de la garantie doit être fondé sur le montant estimatif des droits et des taxes exigibles sur les marchandises qui sont transportées, mais il ne doit, en aucun cas, être inférieur à 1 000 \$CA.
24. Les cautionnements pour un seul voyage peuvent être émis par les courtiers en douane agissant à titre d'agents autorisés d'une compagnie de garantie approuvée, pourvu que cette dernière soit indiquée comme étant la garantie sur le cautionnement et le formulaire de demande. Le formulaire de demande et les cautionnements de garantie ne seront pas acceptés si des courtiers en douane y figurent comme garantie.
25. Un document de contrôle du fret (DCF) qui vise le transport des marchandises doit être présenté à l'ASFC en même temps que le formulaire de demande et la garantie. Le NCF sera transcrit sur le formulaire de demande et celui-ci sera frappé du timbre dateur.
26. L'original du formulaire de demande accompagné de la garantie, est classé par ordre chronologique de date au bureau de l'ASFC ayant délivré l'autorisation, et le deuxième exemplaire est retourné au transporteur.
27. Les agents des services frontaliers au bureau de délivrance de l'ASFC doivent s'assurer que le transporteur connaît l'emplacement du bureau de l'ASFC de destination (adresse du bureau de l'ASFC ou de l'entrepôt d'attente) afin de limiter les cas de livraison irrégulière.
28. Les transporteurs non cautionnés qui utilisent un cautionnement pour un seul voyage transmettront les données sur le fret et le moyen de transport en indiquant le PPA comme bureau de destination. En arrivant au Canada, les transporteurs présenteront la demande de cautionnement et une copie papier du formulaire [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#), avec un NCF différent. L'ASFC au PPA acquittera le fret déclaré par voie électronique à l'aide du NCF en douane (nouveau manifeste) et le fret pourra entrer au pays au moyen du DCF papier.

Contrat d'exclusivité

29. Les identificateurs du fret et du moyen de transport dans le Manifeste électronique ont éliminé la nécessité de produire des lettres d'autorisation lorsqu'un transporteur différent est employé pour transporter les marchandises de l'autre côté de la frontière. Si le transporteur qui arrive à la frontière ne semble pas être celui auquel est associé le NRMT (absence d'inscriptions ou d'identificateurs peints sur l'extérieur de la cabine), il incombera au chauffeur de prouver qu'il est lié par un contrat d'exclusivité au transporteur dont le code de transporteur est cité sur le NRMT.
30. Le transporteur routier qui accorde l'autorisation peut recourir à un transporteur contractuel pour la déclaration des marchandises au moyen de son code de transporteur lorsque le transporteur contractuel exerce ses activités en fonction d'un contrat mentionnant l'équipement à usage réservé avec le transporteur autorisé.
31. Lorsque le transporteur qui accorde l'autorisation a recours à un transporteur contractuel pour le transport de marchandises au Canada, son code de transporteur doit former les quatre premiers chiffres du NRMT.
32. Les principaux points de la description d'un transporteur contractuel sont l'existence d'un contrat et l'équipement à usage réservé. Les transporteurs contractuels qui répondent à cette définition sont essentiellement un prolongement du transporteur qui accorde l'autorisation, comme le montrent les exemples suivants :
 - (a) le logo du transporteur qui accorde l'autorisation peut se trouver sur l'équipement contractuel;



- (b) l'équipement contractuel est mentionné dans la liste d'équipement du transporteur qui accorde l'autorisation;
 - (c) les chauffeurs reçoivent de la formation sur les politiques et les procédures du transporteur qui accorde l'autorisation et ils y sont assujettis;
 - (d) le transporteur qui accorde l'autorisation répartit les tâches, garde tous les documents et exerce le contrôle sur les chauffeurs et l'équipement à usage réservé pour la durée du contrat;
 - (e) pendant la durée du contrat, le transporteur contractuel ne doit pas utiliser l'équipement réservé exclusivement au travail pour ce transporteur afin de déplacer du fret pour tout autre transporteur, y compris sa propre entreprise.
33. Le transporteur peut prouver de diverses manières que la relation existe, notamment en ayant une copie du contrat dans le moyen de transport. En l'absence de celui-ci, une lettre témoignant du contrat d'exclusivité pourrait aussi fournir une preuve irréfutable de la relation, pour autant qu'elle renferme les éléments suivants :
- (a) papier à en-tête de l'entreprise;
 - (b) date de début et date de fin;
 - (c) nom et adresse de l'entreprise dont les services sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité (transporteur contractuel);
 - (d) nom et adresse de l'entreprise qui retient les services aux termes d'un contrat d'exclusivité (transporteur qui accorde l'autorisation);
 - (e) numéro de téléphone, titre et signature de la personne autorisée dans l'entreprise qui retient les services;
 - (f) une déclaration selon laquelle les services de l'entreprise sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité;
 - (g) l'adresse de l'entreprise dont les services sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité;
 - (h) la signature de la personne autorisée.
34. Cette lettre témoignant du contrat d'exclusivité ne remplace pas la nécessité de verser au dossier des deux parties un contrat et une liste d'équipement, lesquels sont fournis à l'ASFC sur demande.

Exigences concernant la documentation de contrôle du fret

35. Les transporteurs routiers qui exportent des expéditions commerciales sous douane et qui produisent de nouveaux manifestes pour ces expéditions doivent détenir un NCF sous forme de code à barres reprenant leur code unique de transporteur sur le DCF. Vous trouverez des précisions concernant le code à barres du NCF à l'annexe C du [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).
36. En général, les manifestes papier ne sont pas exigés au PPA lorsque le transporteur a transmis les données sur le fret du Manifeste électronique qui sont liées à un NRMT. Toutefois, les transporteurs devront présenter un manifeste papier pour le fret déclaré par voie électronique dans le cas d'une interruption des systèmes ou lorsque les marchandises sont assujetties à des exceptions. Pour obtenir la liste complète des marchandises visées par des exceptions, consulter le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - routier](#) (DECCE) et le paragraphe 103 du présent mémorandum.
37. 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](#). Les transporteurs qui utilisent le formulaire à remplir A8A(B), sont tenus d'y apposer des étiquettes portant un numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres lorsqu'il aura été imprimé. Ils peuvent aussi faire imprimer leurs propres DCF dans un format jugé acceptable par l'ASFC. Vous trouverez des précisions concernant l'impression du document de contrôle du fret à l'annexe B du [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) ainsi que la façon de remplir le formulaire A8A(B) à l'annexe D du Mémorandum D3-1-1.



38. Le NCF et le NRMT ne peuvent être réutilisés pour une période de trois ans. Cette période débute le 1^{er} janvier de l'année qui suit l'année où le NCF a été utilisé.
39. En plus des registres qui doivent être tenus à jour pour d'autres secteurs de programme, toute personne qui transporte ou fait transporter des marchandises à destination ou à l'intérieur du Canada est tenue, en vertu du [Règlement sur le transit des marchandises](#), de tenir des registres des données électroniques qui ont été transmises à l'ASFC et des accusés de réception de ces données transmis par l'ASFC. Les registres qui doivent être tenus à jour incluent tous les documents source spécifiquement liés à chaque élément de données transmis.
40. Pour les besoins de l'ASFC, les registres faisant référence aux transmissions de données sur le moyen de transport et le fret doivent être conservés pendant trois ans à compter du 1^{er} janvier de l'année civile suivant celle du convoiage du fret/moyen de transport mentionnés dans les registres.

Procédures de déclaration et de contrôle du fret

41. Les données sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur, ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une déclaration de fret routier est obligatoire pour tout fret importé non exempté. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences relatives au Manifeste électronique, consulter le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - routier](#) (DECCE).
42. Lorsque le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) et l'expédition arrivent à la frontière, le conducteur doit fournir une feuille maîtresse à l'agent des services frontaliers du Canada. La feuille maîtresse contient :
 - (a) (**Option privilégiée**) le document sur support papier qui contient au moins un NRMT en code à barres, ou
 - (b) le document sur support papier qui contient au moins un NCF en code à barres avec un NRMT inscrit à la main.
43. Le TEMT peut, s'il le désire, utiliser la feuille maîtresse imprimable à laquelle on peut avoir accès par le portail du Manifeste électronique.
44. L'ASFC exige un code à barres pour permettre la lecture rapide et exacte du numéro dans le système de l'ASFC et le relier aux données préalables à l'arrivée correspondantes qui ont été transmises par voie électronique.
45. Si le transporteur présente un document du Système d'examen avant l'arrivée (SEA) aux fins de mainlevée au PPA, le conducteur peut présenter, en tant que feuille maîtresse, le document du SEA requis qui contient un NCF en code à barres avec un NRMT inscrit à la main. Si le document du SEA est en règle et que la mainlevée est accordée au PPA, l'agent des services frontaliers doit l'estampiller. Ce document servira de preuve de déclaration et de preuve de mainlevée sur support papier, ce qui permettra au transporteur de respecter son obligation de tenir ses livres et ses registres.
46. Dans le cas où seule une preuve de déclaration sur support papier est nécessaire, dans le cas d'un échec de la demande SEA (c.-à-d. mainlevée non versée au dossier ou rejetée) où le document du SEA n'est pas corrigé au PPA et le transporteur déplacera des marchandises sous douane, ce dernier doit être prêt à présenter un autre document à estampiller qui servira de preuve de déclaration. L'autre document peut être tout document sur lequel un NRMT est inscrit à la main.



47. Le TEMT doit remettre au conducteur un numéro à code à barres du SEA propre à chaque expédition de façon à ce que le transporteur sache quel numéro du SEA est utilisé et utiliser le même numéro lors de la transmission de ses données préalables à l'arrivée sur le fret à l'ASFC. Sinon le conducteur doit communiquer avec le transporteur dès qu'un numéro du SEA est utilisé pour une expédition (selon la même procédure utilisée à l'heure actuelle pour aviser le courtier) de façon à ce que le transporteur connaisse le numéro à transmettre par voie électronique à l'ASFC.
48. Dans tous les autres cas, le conducteur doit présenter une feuille maîtresse qui contient un NRMT en code à barres ou un NCF en code à barres avec un NRMT inscrit à la main. Une facture, un connaissement ou tout autre document que les transporteurs présentent d'ordinaire aux fins de mainlevée ne doit pas servir de feuille maîtresse. En ce qui concerne toutes les mainlevées non liée au SEA, il est recommandé que les mentions « feuille maîtresse du Manifeste électronique » ou « feuille maîtresse du portail » figurent sur le document présenté.
49. Puisque la déclaration du transporteur à l'ASFC est la preuve que les marchandises sont à bord du véhicule, toutes les marchandises déclarées à l'ASFC sont considérées comme étant arrivées au Canada.
50. Les transporteurs doivent informer leurs chauffeurs des documents qu'ils doivent présenter en tant que feuille maîtresse et de ceux qui doivent être estampillés pour servir de preuve de déclaration et de preuve de mainlevée. Si le transporteur conserve des preuves de déclaration ou des preuves de mainlevée électroniques, les documents sur support papier **estampillés** ne seront pas nécessaires.

Exemples acceptables de preuves de déclaration :

- (a) Feuille maîtresse du Manifeste électronique estampillée;
- (b) Déclaration prévue au paragraphe 12(1) produite par le portail du Manifeste électronique;
- (c) Avis déclaré du Manifeste électronique. Le transporteur qui veut recevoir des avis doit s'inscrire auprès de l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC);
- (d) Avis déclaré du Manifeste électronique, par un tiers prestataire de services. Le transporteur qui veut recevoir des avis doit s'inscrire auprès de l'USTCC.

Exemples acceptables de preuves de mainlevée :

- (a) Facture estampillée par l'ASFC, connaissement, feuille de décomposition et manifeste multiple du SEA (pour une mainlevée au PPA admissible au processus de mainlevée du SEA seulement);
- (b) Un message du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) reçu directement du système de l'ASFC à titre de participant au STAM ou par l'entremise d'un prestataire de services spécialisé;
- (c) Un avis de dégroupement reçu directement de l'ASFC ou une copie d'un avis de dégroupement reçu d'un agent d'expédition ou d'un transporteur. Pour obtenir plus d'information, consulter le [Mémorandum ministériel des douanes D3-3-1, Exigences relatives à la transmission des données préalables à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition.](#)

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



Délais de réutilisation du numéro de contrôle du fret et du numéro de référence du moyen de transport

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

Communication électronique avec l'ASFC

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

Demande de transmission de données électroniques à l'ASFC

54. Les transporteurs qui utilisent l'EDI sont tenus de remplir un formulaire de demande et le présenter à l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC).
55. Les clients EDI peuvent choisir de transmettre leurs propres données à l'ASFC ou d'utiliser un prestataire de services. Pour de plus amples renseignements sur la marche à suivre pour faire une demande de participation à l'EDI, sur les méthodes de communication électronique et pour des renseignements généraux sur l'EDI, consulter le [site Web de l'ASFC](#).
56. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou au processus de demande connexe, ou pour obtenir une copie du [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - routier](#) (DECCE) communiquer avec l'Unité des services techniques aux clients commerciaux à l'adresse :

L'Unité des services techniques aux clients commerciaux
Agence des services frontaliers du Canada
355, Chemin North River, Tour B
Ottawa (ON) K1A 0L8
Téléphone: **1-888-957-7224**
Option 1 pour les transactions EDI
Option 2 pour de l'assistance technique liée au portail (appels au Canada et aux États-Unis)
Courriel : tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca

Portail du Manifeste électronique

57. Le portail du Manifeste électronique a été conçu principalement pour les petites et moyennes entreprises afin de les aider à respecter les exigences et de faciliter la transition à la transmission des données électroniques préalables à l'arrivée et à l'abandon des déclarations papier.
58. Le portail du Manifeste électronique est doté de nombreuses fonctions libre-service permettant aux transporteurs routiers de :
- (a) transmettre en toute sécurité des données commerciales à l'ASFC;
 - (b) confirmer la réception de l'information;
 - (c) vérifier le statut des données commerciales, si elles ont été transmises par l'entremise du portail ou par voie électronique;
 - (d) recevoir des messages de système de l'ASFC pour informer les utilisateurs des renseignements importants relatifs à leurs activités de transporteur transfrontalier;
 - (e) avoir accès à un service d'assistance [en ligne](#) et à des documents de référence.



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

Expéditions en transit

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

60. Les transporteurs routiers qui transportent des marchandises d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis en passant par le Canada doivent être des transporteurs cautionnés par l'ASFC ou doivent obtenir une autorisation pour un seul voyage de l'ASFC avant d'entrer au Canada. Afin d'obtenir de l'information sur le versement d'une garantie pour un seul voyage, consulter la section sur l'autorisation pour un seul voyage plus haut et le [site Web de l'ASFC](#).
61. Le formulaire [A8B, Manifeste de transit — Canada – États-Unis](#) utilisé par l'ASFC sert de DCF pour les marchandises des États-Unis ou du Canada qui transitent par le territoire de l'autre pays.
62. Le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (US CBP) a une exigence électronique à l'égard des mouvements en transit aux États-Unis qui doivent être déclarés au moyen de l'EDI. Un jour, l'ASFC mettra en œuvre une version entièrement électronique.
63. Vous pouvez commander des copies du formulaire [A8B, Manifeste de transit — Canada – États-Unis](#) en communiquant avec le Centre national de distribution des formulaires à l'adresse suivante: formsformulaires@cbsa-asfc.gc.ca
64. Voici la procédure à suivre pour les marchandises des États-Unis transportées d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis en passant par le Canada:
- (a) Au premier point d'entrée au Canada, le chauffeur présente les quatre exemplaires du formulaire A8B comme suit :
 - Original (blanc) – exemplaire d'arrivée
 - 2^e exemplaire (bleu) – exemplaire de sortie
 - 3^e exemplaire (vert) – exemplaire de réimportation
 - 4^e exemplaire (rose) – exemplaire du transporteur
 - (b) L'agent des services frontaliers examine et valide tous les exemplaires du formulaire en les estampillant et en les paraphant. Il peut aussi vérifier les connaissements pour s'assurer que toutes les marchandises en transit y sont consignées.
 - (c) Lorsque le document est rempli, trois exemplaires (bleu, vert et rose) sont remis au chauffeur et l'original (blanc) est versé dans un dossier d'attente par l'ASFC jusqu'à ce que l'acquittement soit confirmé par le bureau de réimportation de l'ASFC et du US CBP. Les exemplaires acquittés sont classés par ordre numérique.
 - (d) Les chargements sont munis de sceaux de l'entreprise ou de sceaux verts de l'ASFC qui doivent demeurer intacts jusqu'à ce qu'ils soient enlevés par CBP des États-Unis au bureau de réimportation.
 - (e) Le transporteur doit se présenter au US CBP avant d'entrer de nouveau aux États-Unis. Un agent de du US CBP estampille les trois autres exemplaires du manifeste et s'assure que les sceaux sont intacts, s'il y a lieu. L'exemplaire rose est remis au chauffeur, l'exemplaire bleu est envoyé au bureau de l'ASFC au premier point d'entrée et l'exemplaire vert est versé au dossier du US CBP.
65. Voici la procédure à suivre pour les marchandises du Canada transportées d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada en passant par les États-Unis :



- (a) Au premier point d'entrée aux États-Unis, le chauffeur présente les quatre exemplaires du formulaire A8B comme suit:
 - Original (blanc) – exemplaire d'arrivée
 - 2^e exemplaire (bleu) – exemplaire de sortie
 - 3^e exemplaire (vert) – exemplaire de réimportation
 - 4^e exemplaire (rose) – exemplaire du transporteur
- (b) L'agent du US CBP examine et valide tous les exemplaires du formulaire en les estampillant et en les paraphant. Il peut aussi vérifier les connaissements pour s'assurer que toutes les marchandises en transit y sont consignées.
- (c) Lorsque le document est rempli, trois exemplaires (bleu, vert et rose) sont remis au chauffeur et l'original (blanc) est versé dans un dossier d'attente jusqu'à ce que l'acquittement soit confirmé par le bureau de réimportation de l'ASFC. Les exemplaires acquittés sont classés par ordre numérique.
- (d) Les chargements sont munis de sceaux de l'entreprise ou de sceaux du US CBP qui doivent demeurer intacts jusqu'à ce qu'ils soient enlevés par l'ASFC au bureau de réimportation. Le transporteur doit être prêt à présenter les connaissements à des fins de vérification.
- (e) Le transporteur doit se présenter à l'ASFC avant d'entrer de nouveau au Canada. Un agent des services frontaliers s'assure que les sceaux sont intacts et estampille les trois autres exemplaires du manifeste. L'exemplaire rose est remis au chauffeur, l'exemplaire bleu est envoyé au bureau du premier point d'entrée et l'exemplaire vert est versé au dossier.

66. Lorsqu'un accident, un déplacement du chargement ou d'autres circonstances se produisent pendant le transport en transit, le transporteur doit communiquer avec le [bureau de l'ASFC](#) le plus proche. Le bureau en question donne des instructions au transporteur relativement à la manutention du fret.
67. Le changement d'équipement pendant le mouvement en transit n'est pas permis à moins d'un imprévu, comme une panne ou un accident. Ces irrégularités doivent être signalées à l'ASFC.

Déclaration du moyen de transport avec fret en transit

68. L'ASFC n'imposera aucune sanction dans le cadre du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP) pour défaut de transmission électronique de données sur un moyen de transport servant au fret en transit avant d'avoir mis en œuvre une solution électronique visant le fret en transit. D'ici là, les transporteurs routiers qui arrivent et qui transportent uniquement des marchandises en transit seront exonérés de la transmission obligatoire des renseignements sur le Manifeste électronique.

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

69. Les marchandises sous douane qui arrivent dans un aéroport ou un port de mer du Canada et qui sont destinées aux États-Unis, ou les marchandises qui arrivent à la frontière pour être transportées vers un aéroport ou un port de mer du Canada en vue de sortir du pays ne peuvent être enregistrées sur le formulaire [A8B, Manifeste de transit — Canada – États-Unis](#). Pour obtenir de l'information sur la documentation relative aux expéditions par voie aérienne, consulter le [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#). Pour les expéditions par voie maritime, consulter le [Mémorandum D3-5-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#).
70. De la même manière, il ne faut pas enregistrer sur le formulaire [A8B, Manifeste de transit — Canada – États-Unis](#) les marchandises qui transitent par le Canada et qui arrivent par un mode de transport et sont transférées dans un autre mode de transport pour la sortie du pays. Les procédures relatives à la documentation se trouvent dans le [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#) pour les expéditions par voie aérienne, les paragraphes 35 à



40 du présent mémorandum pour les expéditions par voie terrestre, le [Mémorandum D3-5-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#) pour les expéditions par voie maritime, et le [Mémorandum D3-6-6, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#) pour les expéditions par voie ferroviaire.

Lignes directrices pour la transmission des données – Importation

Données sur le fret

71. Les données sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur, ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une déclaration de fret routier est obligatoire pour tout fret importé non exempté.
72. Toutes les données sur le fret doivent être acceptées par le système et figurer au dossier afin de pouvoir être reliées par la suite à un moyen de transport. Si les données sur un moyen de transport sont transmises en citant un NCF qui ne figure pas dans le dossier ou qui est rejeté, la transmission sur le moyen de transport sera rejetée.
73. Les transmissions électroniques de fret doivent être transmises avec un type de mouvement/une option de service applicable, tel que décrit dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – routier](#) (DECCE).
74. Un code de sous-emplacement n'est pas obligatoire pour les expéditions pour lesquelles la mainlevée est demandée à la frontière. Cette option est disponible et permet de préciser un bureau de mainlevée secondaire (intérieur) si la mainlevée de l'expédition ne peut pas être obtenue à la frontière (c.-à-d. en cas d'échec de la demande SEA) et que les marchandises se qualifient pour un mouvement sous douane.
75. Les transporteurs doivent faire tout leur possible pour s'assurer que l'importateur ou le courtier sait quel poste frontalier sera utilisé pour entrer au pays de façon à ce que la demande de mainlevée soit transmise au bureau de mainlevée approprié. Si un transporteur arrive à PPA différent du port sur la demande de mainlevée, sur la mainlevée ne peut pas être donnée. Le transporteur, s'il est cautionné, peut demander à transporter le fret sous douane pour la mainlevée.
76. Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur routier doit inclure dans les données sur le fret dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – routier](#) (DECCE).

Mouvements multimodaux

77. Le processus multimodal relatif au fret s'applique tant au mode de transport routier qu'au mode de transport ferroviaire. Le propriétaire ou la personne responsable du moyen de transport établira un lien entre le fret et la déclaration du moyen de transport.
78. Le mouvement multimodal concerne le fret documenté sur un document de transport (p. ex. connaissance) utilisé pour un mode de transport donné, mais qui arrive au Canada par un mode de transport différent.
79. Le TEMT est alors tenu de transmettre par voie électronique les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal dans les délais prescrits pour le mode de transport utilisé pour transporter physiquement les marchandises au Canada. À titre d'exemple, du fret transporté par voie routière est chargé à bord d'un wagon en vue de son transport au Canada. Le transporteur routier transmettra les données sur le fret



faisant l'objet d'un mouvement multimodal. Le TEMT transmettra la déclaration du moyen de transport ferroviaire et établira un lien entre le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le moyen de transport ferroviaire. Les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le moyen de transport ferroviaire doivent être reçues par l'ASFC dans les délais de transmission prescrits pour le mode ferroviaire.

Données sur le moyen de transport

80. Le TEMT ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur doit préparer et transmettre une transmission électronique à l'ASFC avec les données sur le moyen de transport requises et selon les délais prescrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
81. Il existe des exceptions à cette exigence et celles-ci sont énumérées dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - routier](#) (DECCE).
82. Toutes les données sur le fret doivent être acceptées par le système et figurer au dossier afin de pouvoir être reliées par la suite à un moyen de transport. Si les données sur un moyen de transport sont transmises en citant un NCF qui ne figure pas dans le dossier ou qui est rejeté, la transmission sur le moyen de transport sera rejetée.
83. Dans le cas d'un moyen de transport vide, un indicateur « vide » doit être utilisé pour indiquer un moyen de transport sans fret.
84. Le TEMT peut utiliser n'importe quel poste frontalier terrestre, sous réserve des restrictions locales.
85. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – routier](#) (DECCE).

Délais de transmission pour le fret et le moyen de transport

86. Les transporteurs (ou les prestataires tiers autorisés à agir pour le compte du transporteur) sont tenus de préparer et de transmettre les renseignements requis sur le fret, le fret supplémentaire (le cas échéant) et le moyen de transport dans les délais spécifiés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
87. Dans le mode routier, les renseignements sur le moyen de transport et le fret qui sont liés aux marchandises spécifiées doivent être reçus et validés, comme l'indique le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), au moins une heure avant l'arrivée du moyen de transport au PPA au Canada.
88. Pour les exemptions aux exigences de données sur le fret et sur le moyen de transport, consulter le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – routier](#) (DECCE).
89. Les messages correctement formatés reçus moins d'une heure avant l'heure d'arrivée estimée transmise seront acceptés par le système, mais le client sera également averti par un message d'erreur « délai d'examen insuffisant » et des pénalités peuvent s'appliquer dans le cadre du RSAP.

Scellement des véhicules

90. L'apposition de sceaux aux véhicules de transport et conteneurs est requise uniquement dans les situations suivantes, spécifiées par l'ASFC :
 - (a) Les transporteurs qui doivent satisfaire les exigences en matière de sceaux dans le cadre de leur participation aux programmes des négociants dignes de confiance de l'ASFC.
 - (b) Le fret qui est contrôlé ou réglementé en vertu d'une loi fédérale.



- (c) Le mouvement des marchandises en transit jusqu'au point d'exportation final.
 - (d) Le mouvement des véhicules de transport et des conteneurs du PPA vers un emplacement d'examen de l'ASFC.
91. À l'exception du fret mentionné au paragraphe 90(b), lorsque le fret a été modifié ou lorsqu'il a fait l'objet d'un nouveau manifeste, il sera permis aux transporteurs cautionnés de se déplacer sans sceau entre les entrepôts d'attente intérieurs.
 92. Si une remorque/un conteneur/un véhicule ou un de ses composants qui contient des marchandises sous douane est fermé avec le sceau d'une entreprise, le numéro de sceau doit être noté correctement sur la transmission préalable à l'arrivée concernant le moyen de transport.
 93. Si le transporteur utilise le sceau de l'entreprise pour préserver l'intégrité du chargement, les numéros de sceaux doivent toujours être transmis dans la déclaration du moyen de transport.
 94. Les transporteurs assujettis au Programme d'autocotisation des douanes (PAD) peuvent se déplacer à l'intérieur du pays sans sceau, sauf lorsque le véhicule est sélectionné pour un examen dans un bureau intérieur sous formulaire A28, *Rapport d'inspection ou d'exploration*.
 95. Lorsque, au premier port d'arrivée, des sceaux de l'ASFC ont été mis sur le chargement en vue d'une vérification à destination, le chargement doit être livré au point de mainlevée sans que les sceaux aient été rompus. Si les sceaux de l'entreprise sont déjà apposés, il n'est pas nécessaire de les remplacer par ceux de l'ASFC. Le chargement doit toutefois être livré au point de mainlevée avec les sceaux intacts.
 96. Lorsque la taille, la nature ou l'itinéraire de l'expédition ne permet pas de sceller le véhicule, d'autres mesures de vérification devront être employées. Par exemple, chaque boîte ou paquet peut être scellé de façon à ce que le retrait ou la substitution du contenu ne passe pas inaperçu. Dans le cas de machines ou d'équipement qui ne peuvent être transportés dans des caisses, les numéros de série peuvent servir au contrôle. L'agent des services frontaliers qui procède à l'examen doit indiquer sur le formulaire A28, *Rapport d'inspection ou d'exploitation*, les numéros des sceaux, les numéros de série ou une note décrivant comment les paquets ont été scellés. Lorsque l'agent des services frontaliers détermine que les marchandises ne peuvent pas être scellées, celles-ci doivent être vérifiées au moyen du document de contrôle du fret. Tout déchargement à cette fin doit être effectué par le transporteur à ses frais.
 97. Un agent des services frontaliers peut permettre le transport en douane d'un chargement jusqu'à sa destination sous l'escorte d'un agent des services frontaliers, lorsque la nature des marchandises ou le genre de véhicule utilisé ne permet pas de sceller les marchandises ou lorsque leur déchargement et leur vérification demanderaient beaucoup trop de temps et d'efforts ou pour toute autre raison déterminée par l'ASFC. Ce mouvement est alors aux frais du transporteur.
 98. L'ASFC se réserve le droit d'apposer des sceaux en tout temps sur tout moyen de transport, conteneur ou compartiment.

Exemptions au Manifeste électronique

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



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

Remarque: L'ASFC effectuera un contrôle périodique des registres conservés par les transporteurs reliés aux données électroniques sur les moyens de transport et le fret, tel qu'indiqué au paragraphe 10 du présent memorandum. Cela englobe les données qui peuvent être transmises, si les clients décident de les transmettre, pour les marchandises et les moyens de transport qui, autrement, feraient l'objet d'exemptions ou d'exceptions.

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

101. Les exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport sont les suivantes :
- (a) Le personnel, les véhicules, l'équipement de secours intervenant ou servant en cas d'urgence, tel que pour le transport d'organes humains pour les transplantations, les corps de sapeurs-pompiers, le transport de patients en ambulance, les équipes de secours aux sinistrés.
 - (b) Expéditions PAD (chargements complets d'expéditions dans le cadre du PAD – pour les marchandises admissibles qui satisfont aux exigences de l'article 10.2 du [Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#)).
 - (c) Retour du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (US CBP) : « retour » désigne le retour immédiat d'un moyen de transport et de son fret complet, qui se sont vu refuser l'entrée aux États-Unis par le US CBP au même point d'entrée ou de sortie.
 - (d) Produits transportés en continu (PTC) – électricité, pétrole brut, gaz naturel ou tout bien meuble corporel, qui est transportable par fil, par pipeline ou par un autre conduit.
 - (e) Marchandises militaires à bord d'un moyen de transport détenu ou loué par l'armée.
 - (f) Tracteur sans remorque;
 - (i) Aussi connu sous le nom de semi-remorque. Exclut les tracteurs-remorques ou tout camion « complet », p. ex. fourgons grand volume. Le tracteur sans remorque ne doit pas :
 - avoir d'équipement attaché (par exemple, remorque, châssis);
 - aux fins de la définition ci-dessus, un chariot ou un dispositif utilisé pour relier des remorques n'est pas considéré être une remorque, un châssis ou une semi-remorque;
 - transporter de marchandises commerciales;
 - être importé;
 - (ii) Seulement l'élément tracteur d'une combinaison tracteur et remorque.
 - (g) Courrier (Postes Canada, US Mail, courrier international) – chargement complet uniquement.
 - (h) Marchandises comprises dans les bagages personnels.
 - (i) Transporteurs PAD ayant un moyen de transport vide avec un conducteur approuvé [CDRP/EXPRES](#) et des passagers, le cas échéant.

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

102. Les exceptions des données sur le fret où seules les données sur le moyen de transport sont exigées sont les suivantes :
- (a) Les marchandises qui sont importées au Canada en vertu du programme des messageries – Expédition de faible valeur (EFV) par un service de messagerie approuvé.

Remarque: Pour les expéditions de faible valeur non importées en vertu du programme de messagerie EFV, les données préalables sur le fret et le moyen de transport doivent être fournies.
 - (b) Les instruments de commerce international sont des conteneurs vides détenus par l'expéditeur ou l'importateur et également ceux enregistrés sous le dossier d'Ottawa ou comportant des numéros de



- banque de conteneur, qui sont utilisés pour acheminer des marchandises commerciales au Canada ou à l'extérieur du pays. Par exemple : boisseaux d'expédition, palettes, cages, coffres, boîtes, cartons, caisses, boîtes Gaylord, verrous de chargement/intercalaires d'appui, casiers, plateaux, chariots ou des marchandises similaires utilisées pour l'expédition de marchandises à l'échelle internationale.
- (c) Les mouvements en transit domestiques (un processus de transmission électronique pour les marchandises en transit est en voie d'élaboration). Voir les paragraphes 60 à 67 du présent mémorandum.
 - (d) Courrier (Postes Canada, US Mail, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte.
 - (e) Expéditions aériennes par camion, c.-à-d. fret aérien qui arrive au Canada à bord d'un moyen de transport routier (processus provisoire seulement; l'état final du Manifeste électronique exigera les données sur le fret et le moyen de transport pour les expéditions aériennes par camion).
 - (f) Réparations d'urgence – comprennent les moyens de transport qui ont été réparés à l'extérieur du Canada par suite d'un incident imprévu qui s'est produit à l'extérieur du Canada, et les réparations étaient nécessaires pour assurer le retour en toute sécurité du moyen de transport au Canada.
 - (g) Fardage – Matériel d'emballage, comme des planches, des blocs, des madriers, des renforts en métal ou en plastique, utilisé pour soutenir et protéger les paquets devant être expédiés et manipulés.

Processus d'expédition particuliers

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

Moyens de transport vides

104. Les moyens de transport vides exigent la transmission des données sur le moyen de transport avec un indicateur identifiant le moyen de transport comme étant vide. Cependant, pendant une période provisoire, aucune SAP ne sera imposée aux transporteurs routiers se présentant au PPA avec des moyens de transport vides (sans marchandises spécifiées à bord) et n'ayant pas transmis d'IPEC/Manifeste électronique et ce, jusqu'à nouvel ordre. Pendant cette période, les transporteurs arrivant sans marchandises spécifiées seront exonérés de la transmission obligatoire des renseignements préalables à l'arrivée.
105. L'ASFC encourage les transporteurs routiers à transmettre par voie électronique les données sur les moyens de transport vides. Si les transporteurs ne sont pas en mesure de fournir au conducteur du moyen de transport vide la feuille maîtresse portant un code à barres pour la déclaration du moyen de transport en raison de contraintes logistiques, l'ASFC acceptera le processus suivant :
- (a) Les transporteurs peuvent transmettre de multiples déclarations du moyen de transport à l'avance et maintenir un stock de feuilles maîtresses pré-imprimées dans les moyens de transport de l'entreprise.
 - (b) Lorsqu'un moyen de transport reviendra au Canada vide, le transporteur doit corriger les données (changement avant l'arrivée) contenues dans l'une des déclarations du moyen de transport ayant déjà été transmises par les données exactes pour ce moyen de transport.
 - (c) À l'arrivée, le conducteur doit présenter cette feuille maîtresse à l'ASFC.
106. La méthode expliquée ci-dessus ne vise pas les transporteurs routiers inscrits au PAD qui se présentent au PPA avec des moyens de transport vides. Les transporteurs routiers inscrits au PAD continueront de suivre la méthode en vigueur, laquelle est décrite dans le [Mémorandum D23-2-1, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#).



Expéditions refusées

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

Dépanneuses

108. Un conducteur de dépanneuse peut obtenir un code de transporteur, toutefois une politique provisoire de l'ASFC concernant les exigences relatives à IPEC/Manifeste électronique pour les moyens de transport (dépanneuses) vides et les moyens de transport (dépanneuses) remorquant des véhicules commerciaux en panne contient les exigences suivantes :

Scénario	Exigences en matière de déclaration
Dépanneuse vide	Déclaration verbale. IPEC/Manifeste électronique non requis.
Remorquage d'un véhicule non commercial (c.-à-d. une automobile privée) en panne	Déclaration verbale. IPEC/Manifeste électronique non requis.
Remorquage d'un tracteur hors service	Le transporteur ou le propriétaire du véhicule en panne transmet les données sur le moyen de transport vide à l'ASFC.**
Remorquage d'une remorque vide	Le transporteur ou le propriétaire du véhicule en panne transmet les données sur le moyen de transport vide à l'ASFC.**
Remorquage d'une remorque chargée de fret	Le transporteur ou le propriétaire du véhicule en panne transmet les données IPEC ou du Manifeste électronique relatives au fret et au moyen de transport* à l'ASFC.

***Remarque :** Si une remorque chargée de fret (et non d'un moyen de transport) est remorquée, seules les données sur le fret doivent être transmises. Le NCF (sous forme de code à barres) doit être communiqué au conducteur de la dépanneuse, qui devra déclarer le fret à la frontière.

** Les transporteurs PAD ne sont pas tenus de transmettre les données sur un moyen de transport vide à l'ASFC.

Exigences concernant les EFV et le programme des messageries d'EFV

109. Les expéditions qui sont admissibles et déclarées en vertu du programme des messageries – EFV sont exonérées des exigences en matière de transmission des données préalables à l'arrivée sur le fret. Il faut néanmoins transmettre les données préalables à l'arrivée sur le moyen de transport à l'ASFC, en citant le code d'exception visant le fret pertinent. Pour de plus amples renseignements concernant le programme des messageries – EFV, consulter le [Mémoire D17-1-2, Déclaration et déclaration en détail des](#)



[marchandises commerciales de faible valeur \(ayant une valeur en douane qui ne dépasse pas 2 500 \\$CAN\)](#) et [Mémorandum D17-4-0, Programme des messageries d'expéditions de faible valeur](#).

110. Si du fret déclaré antérieurement dans le cadre du Programme des messageries d'EFV est retiré de la liste de fret et de mainlevée du programme après l'arrivée à l'aide d'un formulaire Y50 produit par l'ASFC, ou après l'arrivée par le service de messagerie approuvé, le client ne transmet pas de données préalables à l'arrivée. Par contre, si celui-ci est retiré du programme avant l'arrivée, une transmission complète des renseignements du Manifeste électronique préalables à l'arrivée sera requise.

Expéditions aériennes par camion

111. Lorsque le fret aérien est acheminé par un transporteur routier, il incombe à ce dernier de transmettre ses données sur le moyen de transport à l'ASFC (dans les délais prescrits applicables au mode routier), en indiquant le code d'exception du fret visant les expéditions aériennes par camion. Les données sur le fret seront présentées au PPA sous forme d'un connaissance aérien papier. Lorsque la compagnie aérienne est non cautionnée, le transporteur routier devra déplacer l'expédition aérienne groupée sur son propre code de transporteur cautionné. Lorsque cela se produit, l'expédition ne sera plus considérée comme une expédition aérienne par camion. Pour des renseignements supplémentaires sur les expéditions aériennes par camion, consulter le [Mémorandum D3-2-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#) et le [D3-3-1, Exigences relatives à la transmission des données préalables à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#).

Équipement auxiliaire

112. L'équipement auxiliaire, comme il est défini au paragraphe 1 du présent mémorandum, ne doit pas être transmis à l'ASFC si l'équipement n'est pas importé au Canada comme marchandise.

Excédents/manquants

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

Expéditions en vertu du Programme d'autocotisation des douanes

114. La transmission des données préalables sur le fret du PAD est facultative lorsqu'elle fait partie d'un chargement complet des expéditions du PAD. Si des marchandises admissibles au PAD sont incluses dans la transmission électronique de fret préalable à l'arrivée, le numéro d'entreprise de l'importateur approuvé par le PAD – ainsi que toutes les autres données électroniques sur les éléments de fret transmises avant l'arrivée – doivent figurer dans la déclaration afin que les marchandises soient « autorisées à être livrées » en vertu du PAD. Pour des renseignements supplémentaires sur la politique et les exigences du PAD, vous reporter au [Mémorandum D23-2-1, Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#).

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

Un moyen de transport – plusieurs remorques – une expédition

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



Marchandises dangereuses

116. Le but du [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) est de protéger le public contre les dangers potentiels du transport de marchandises dangereuses en établissant et en réglementant les normes de sécurité, les marques de sécurité et les exigences en matière de sécurité visant ces produits.
117. Les marchandises dangereuses, les déchets dangereux, les explosifs et les matières radioactives sont des exemples de produits qui présentent un danger ou un risque pour la santé humaine ou l'environnement, et en tant que tels, ils sont réglementés et nécessitent un traitement spécial pendant le transport.
118. Le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) exige que toutes les expéditions de marchandises dangereuses soient classées, étiquetées, placardées, emballées et documentées d'une certaine manière par l'expéditeur. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter le [Mémoire D19-13-5, Transport des marchandises dangereuses](#).
119. Lors d'expéditions de marchandises dangereuses, les données préalables à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport doivent être transmises électroniquement suivant les lignes directrices du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) ainsi que celles de ce mémoire.

Autres procédures d'expédition particulières

120. D'autres procédures d'expédition particulières sont énoncées dans le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#), comme suit :
- Marchandises égarées
 - Importateur non résident
 - Transmissions relatives aux expéditions « À l'ordre de »
 - Entreprise de déménagement et effets personnels
 - Déclaré et devant arriver (DDA) et Manquant inclus dans la valeur (MIV)
 - 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

Code de sous-emplacement

121. Les codes de sous-emplacement sont des éléments de données que les transporteurs et les agents d'expédition doivent fournir dans tous les DCF destinés à l'importation ou en transit (sauf le fret routier non groupé destiné au premier port d'arrivée).
122. Le code de sous-emplacement est un numéro d'identification à quatre chiffres qui désigne le lieu où se trouvent les marchandises (l'entrepôt d'attente) où elles sont dirigées ou seront dirigées si elles sont renvoyées. L'ASFC se sert de ce code pour envoyer les avis électroniques.
123. Pour les déplacements en entrepôt, le code de sous-emplacement sur les demandes de mainlevée est un élément de données obligatoire. Le code de sous-emplacement sur la demande de mainlevée doit correspondre à celui sur le document de fret.
124. Dans certains cas, les marchandises qui arrivent au Canada ne sont pas destinées à un entrepôt d'attente (c'est par exemple le cas des envois qui se dirigent vers la frontière en mode routier), de sorte que le transporteur ne



fournit pas de code de sous-emplacement précis, ou n'est pas en mesure de le faire. Un code générique (9000) est alors acceptable.

125. Le code de sous-emplacement générique se compose du chiffre 9 suivi du code du bureau de l'ASFC. À titre d'exemple, le code du bureau de Toronto étant 495, le code de sous-emplacement générique est 9495.
126. L'utilisation du code de sous-emplacement générique (9000) est permise pour le fret destiné au PPA dans le mode routier. Aucun code de sous-emplacement n'est requis pour le fret dégroupé non regroupé destiné au PPA dans le mode routier.
127. Si le transporteur ou l'agent d'expédition utilise un code secondaire générique, celui-ci doit correspondre au bureau de douane de l'ASFC auquel les marchandises sont destinées.
128. Pour obtenir la liste des codes de sous-emplacement génériques, visitez la page [la page Codes secondaires assignés aux bureaux de douane](#) sur le site de l'ASFC.

Effets d'immigrants

129. Les effets d'immigrants transportés par un transporteur commercial peuvent être dédouanés au PPA ou être envoyés à une autre destination sous douane.
130. Les effets d'immigrants qui sont envoyés à une autre destination sous douane n'ont pas à être expédiés à un entrepôt d'attente routier et peuvent être apportés directement au bureau désigné de l'ASFC à destination en utilisant le code de sous-emplacement générique de ce bureau.
131. Avant d'envoyer les effets d'immigrants à un bureau des douanes, il faut communiquer avec le bureau pour garantir qu'il dispose de l'espace, de l'infrastructure et la capacité nécessaires pour dédouaner ces effets dans un moyen de transport commercial routier.

Mouvement sous douane

Avis d'arrivée

132. À l'arrivée à la destination intérieure, l'exploitant de l'entrepôt procède à la réception électronique du fret dont la mainlevée n'a pas été effectuée à l'aide d'un MAAEA, transférant ainsi la responsabilité des marchandises du transporteur à l'entrepôt. Pour obtenir de plus amples informations sur MAAEA, consulter le [Mémoire D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

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

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

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



135. Le fret peut être transféré à un autre entrepôt d'attente de catégorie B autorisé qui relève du même bureau de l'ASFC ou à un autre bureau de l'ASFC après approbation d'un nouveau manifeste par l'ASFC.
136. Les expéditions groupées peuvent être transférées d'un entrepôt d'attente routier à l'entrepôt d'attente de catégorie CW d'un agent d'expédition cautionné (ou de son mandataire) après présentation des connaissements internes à l'ASFC. Pour obtenir de plus amples informations sur le connaissement interne électronique et le transfert vers un entrepôt d'attente de catégorie CW, 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](#).
137. L'ASFC pourrait autoriser le transfert direct vers un entrepôt d'attente de la catégorie CW de l'agent d'expédition des expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné qui sont déclarées par le transporteur principal au moment de l'arrivée au PPA. Consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) ou le [Mémorandum D3-3-1, Exigence relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#) pour en apprendre davantage sur les conditions requises.
138. Le fret qui arrive par mode aérien, ferroviaire ou maritime pour être acheminé en douane au moyen d'un document de contrôle du fret routier doit faire l'objet d'un nouveau manifeste à l'entrepôt d'attente primaire et doit être livré à l'entrepôt d'attente de catégorie B à destination.
139. Les conteneurs arrivant à la frontière sous contrôle de fret routier et destinés à l'exportation peuvent être livrés à l'entrepôt d'attente d'exportation seulement s'ils demeurent intacts et si la transmission des données sur le fret routier précise que les marchandises doivent être exportées.
140. Le fret peut seulement être livré à l'entrepôt d'examen à la frontière terrestre du bureau de l'ASFC où le fret a initialement été importé au Canada, à moins qu'il ne soit exempté de l'exigence mentionnée dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Notifications et messages d'erreur

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



145. Pour une description complète des avis, des codes et messages d'erreur et leur application, ainsi que des avis de demandes de renseignements, consulter la [section relative au commerce électronique](#) ou le [Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – routier](#) (DECCE).

Manifeste acheminé

146. Dans le cas des expéditions groupées, les agents d'expédition sont capables de nommer toute partie, y compris leur transporteur principal comme une « Partie secondaire à aviser », ce qui permet à cette partie de voir les données sur les connaissements internes.

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

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

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

Ajouter, modifier, supprimer (annuler)

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

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

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

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

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

Modifications après l'arrivée

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

155. Certains éléments de données clés ne peuvent être modifiés ou annulés électroniquement après l'arrivée. Si l'on doit modifier ou annuler ces éléments de données, il faut remplir le formulaire en ligne – [BSF673](#).



[Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes](#). Les transporteurs/agents d'expédition ont jusqu'à 90 jours pour présenter la demande de correction au bureau commercial local de l'ASFC.

156. Dans les cas où une correction immédiate est nécessaire lorsque le moyen de transport est arrivé et a été déclaré au point d'entrée (p. ex. le chauffeur est en attente), le formulaire [BSF673](#) rempli (en double exemplaire) peut être présenté au point d'entrée pour le traitement de la cargaison en vue de permettre au moyen de transport de continuer sa route ;
- (a) l'utilisation du formulaire [BSF673](#) s'applique maintenant à tous les modes de transport;
 - (b) les connaissances internes et les messages de fermeture des connaissances internes ont été ajoutés;
 - (c) le titre du formulaire a été modifié pour refléter les changements mentionnés ci-dessus.
157. Les changements aux données sur le fret (après l'arrivée) doivent être apportés dès qu'ils sont connus. Les changements électroniques par les transporteurs seront autorisés jusqu'au moment de la mainlevée finale des marchandises ou de l'acquittement manuel. Les demandes de changement après la mainlevée doivent être présentées au bureau local de l'ASFC à l'aide du formulaire [BSF673, Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes](#).

Défaut de présenter les renseignements préalables à l'arrivée

158. L'ASFC exige des renseignements complets relatifs à toutes les marchandises spécifiées arrivant au Canada. Lorsqu'aucun renseignement préalable à l'arrivée n'a été transmis et qu'il n'existe pas d'autre exemption ou exception, le transporteur doit transmettre une déclaration de fret aussitôt qu'il en fait la constatation. Si l'ASFC découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée préalable à l'arrivée n'a été transmise, et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, des sanctions pourront être imposées au transporteur pour non-déclaration.
159. Lorsque le moyen de transport est connu, le NRMT doit également être modifié pour y ajouter ce fret après l'arrivée.
160. Le fret découvert après l'arrivée qui n'est relié à un NRMT connexe sera présenté au bureau de l'ASFC le plus proche pour que son statut soit mis à jour électroniquement à « Arrivé ». Cette mesure est nécessaire pour permettre la mainlevée des marchandises.

Plan d'urgence en cas de panne de système

161. Le [Plan d'urgence en cas de panne de système](#) de l'ASFC établit les procédures pour l'importation commerciale de marchandises dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC dans tous les modes.
162. Les clients peuvent communiquer avec l'USTCC, au **1-888-957-7224**, pour obtenir des précisions supplémentaires.

Renseignements sur les sanctions

163. Pour de l'information sur les sanctions administratives pécuniaires, consulter le [Mémoire D22-1-1, Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). Vous trouverez aussi de l'information sur les sanctions du RSAP sur le [site Web externe de l'ASFC](#).
164. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions d'autres ministères (AM), peuvent aussi être imposées.



Renseignements supplémentaires

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



Annexe

Instructions pour remplir le formulaire [A8B, Manifeste de transit – Canada – États-Unis](#)

1. Transporteur En Transit au Canada – Cette case doit être cochée.
2. Province (État), No d'immatriculation – Indiquez le numéro d'identification du véhicule, c'est-à-dire son numéro d'immatriculation, l'année et la province (État).
3. Tracteur – Indiquez le numéro du tracteur du véhicule.
4. Remorque – Indiquez le numéro de la remorque du véhicule.
5. Autre – Indiquez le numéro d'identification du véhicule pour les véhicules autres que les tracteurs et les remorques.
6. Bureau de départ – Le bureau du pays que le transporteur quitte initialement.
7. Bureau de retour – Le bureau du pays par lequel le transporteur revient.
8. No de permis canadien – L'ASFC assigne un numéro qui est tiré de la série des manifestes de transit.
9. No de cautionnement de l'ASFC – En ce qui concerne les cautionnements pour un seul voyage, indiquez le numéro d'autorisation qui figure sur le formulaire E370, Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions. Les transporteurs cautionnés doivent indiquer le code de transporteur qui leur a été assigné par l'ASFC.
10. Nom du transporteur importateur – Indiquez le nom du transporteur. Dans le cas de véhicules loués, indiquez le nom de la compagnie de location du véhicule.
11. Nom du camionneur ou de l'agent du transporteur – Indiquez le nom du conducteur. Dans le cas de véhicules loués, indiquez le nom de la compagnie de location du véhicule.
12. Bureau et date d'arrivée – L'ASFC indique le bureau de l'ASFC où le véhicule est entré au pays ainsi que la date.
13. Nos des sceaux et initiales de l'agent des services frontalier – L'ASFC vérifie les numéros des sceaux et l'agent des services frontaliers appose ses initiales sur le formulaire.
14. Bureau et date de sortie – L'ASFC indique le bureau de l'ASFC où le véhicule est sorti du pays ainsi que la date.
15. Sceaux intacts – L'agent de l'ASFC coche la case « oui » ou « non » afin d'indiquer si les sceaux sont intacts ou non.
16. Autre irrégularité – L'agent de l'ASFC coche la case « oui » ou « non » afin d'indiquer si des irrégularités ont été constatées ou non.



17. Initiales de l'agent de l'ASFC – L'agent des services frontaliers qui traite les documents au bureau de l'ASFC de sortie y appose ses initiales.
18. Nos des lettres de voiture – Indiquez les numéros des feuilles de route.
19. Nombre de colis – Indiquez le nombre de colis et la description des marchandises figurant sur la feuille de route.
20. Valeur – Vous n'avez pas besoin de remplir cette zone pour les marchandises en transit au Canada.
21. Signature du camionneur ou de l'agent du transporteur – Ce document doit être signé par le camionneur ou par l'agent du transporteur.



Références	
Bureau de diffusion	Unité des programmes des transporteurs et du contrôle du fret Division des politiques et gestion de programme Direction des programmes commerciaux Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux
Dossier de l'Administration centrale	7700-1
Références légales	<i>Loi sur les douanes</i> <i>Loi sur les licences d'exportation et d'importation</i> <i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i> <i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i> <i>Règlement sur le transit des marchandises</i> <i>Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits</i> <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> <i>Tarif des douanes</i>
Autres références	<i>D1-7-1, D3-1-1, D3-1-8, D3-2-1, D3-3-1, D3-5-1, D3-6-6, D4-2-1, D4-3-4, D4-3-5, D17-1-2, D17-4-0, D22-1-1, D23-2-1</i> <i>Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE)</i>
Ceci annule le mémorandum D	D3-4-2 daté du 12 septembre 2019
Date de modification	Le 21 septembre 2022