



Mémorandum D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises

ISSN 2369-2405

Ottawa, le 21 octobre 2024

Résumé en langage clair

Public cible : Importateurs de marchandises commerciales.

Sujet principal : Comment transmettre l'information préalable sur le contrôle du fret à l'ASFC; comment déclarer le fret au moment de l'arrivée au Canada; tenue de registres pour les transporteurs; instructions sur la manière de remplir les formulaires et la documentation, incluant les documents de contrôle du fret.

Mots-clés : Documents de contrôle du fret; numéro de contrôle du fret; GCRA; transporteurs; importation; transport de fret; information préalable sur les expéditions commerciales; IPEC/Manifeste électronique.

Sur cette page

- [Mises à jour apportées à ce mémorandum D](#)
- [Définitions](#)
- [Lignes directrices](#)
 - [Général](#)
 - [Identification du transporteur et de l'agent d'expédition et admissibilité](#)
 - [Exigences liées aux transporteurs](#)
 - [Communication électronique avec l'ASFC](#)
 - [Tenue de registres](#)
 - [Délais pour la réutilisation du numéro de contrôle du fret et du numéro de référence du moyen de transport](#)
 - [Contrôle](#)
 - [Transmission de données exactes](#)
 - [Exigences relatives à la pose des sceaux](#)
 - [Déclaration du fret](#)
 - [Correction de documents de contrôle du fret \(DCF\)](#)
 - [Processus d'expédition particuliers](#)
 - [Importateur non résident](#)
 - [Transmissions relatives aux expéditions « À l'ordre de »](#)
 - [Carnets et autres importations temporaires](#)
 - [Entreprise de déménagement et effets personnels](#)
 - [Déclaré et devant arriver \(DDA\) et Marchandise manquante inclus dans la valeur \(IV\)](#)

- [Provisions de bord \(marchandises importées pour servir de provisions de bord\)](#)
- [Boutiques hors-taxes \(marchandises importées par des boutiques hors-taxes\)](#)
- [Marchandises manquantes](#)
- [Surplus, matériel importé pour être utilisé et consommé par la société \(MATCIE\) et marchandises égarées](#)
- [Compte et chargement par l'expéditeur](#)
- [Résumé de contrôle du fret de l'ASFC](#)
- [Nouveaux documents de contrôle du fret](#)
- [Déroutements \(processus papier pour les exemptions/exceptions de l'IPEC/Manifeste électronique\)](#)
- [Déroutement d'urgence – marchandises transportées à l'intérieur du Canada](#)
- [Exigences en matière de livraison](#)
- [Exigences en matière de livraison – Exemptions](#)
- [Exigences en matière de livraison – Expéditions de boissons alcoolisées et de produits du tabac](#)
- [Transport et contrôle au Canada du fret n'ayant pas obtenu la mainlevée](#)
- [Avis de mainlevée des marchandises aux exploitants d'entrepôt](#)
- [Documents de contrôle du fret en souffrance – Procédures de retraçage](#)
- [Expéditions assujetties aux exigences d'autres ministères](#)
- [Plan d'urgence en cas de pannes de système](#)
- [Renseignements sur les sanctions](#)
- [Commande de publications et de formulaires de l'ASFC](#)
- [Annexe A : Directives pour remplir le formulaire A10, Résumé de contrôle du fret](#)
- [Annexe B : Spécifications du formulaire A8A\(B\), En Douane - Document de contrôle du fret](#)
- [Annexe C : Caractéristiques du codage à barres pour les numéros de contrôle du fret \(NCF\)](#)
- [Annexe D : Directives pour remplir le formulaire A8A\(B\), En Douane - Document de contrôle du fret](#)
- [Annexe E : Exigences à l'égard des données sur le fret lors de la présentation de la version papier de la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
- [Annexe F : Calcul de la garantie dans le mode aérien](#)
- [Références](#)
- [Communiquez avec nous](#)
- [Liens connexes](#)

Mises à jour apportées à ce mémorandum D

Le présent mémorandum a été révisé pour :

- (a) mettre à jour la section des définitions;

- (b) remplacer « avant l'arrivée » avec « l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique », le cas échéant;
- (c) remplacer « formulaire B3-3, Douanes Canada – Formule de codage » avec la « déclaration en détail commerciale (DDC) », le cas échéant;
- (d) mettre à jour de la section « Identification du transporteur et de l'agent d'expédition et admissibilité » afin d'inclure le nouveau processus de la [Gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC \(GCRA\)](#) pour l'obtention de codes de transporteur;
- (e) mettre à jour les informations sur la politique et fournir des éclaircissements aux sections suivantes:
 - renseignements généraux;
 - exigences liées aux transporteurs;
 - délais pour la réutilisation du numéro de contrôle du fret et du numéro de référence du moyen de transport;
 - exigences relatives à la pose des sceaux;
 - déclaration du fret;
 - carnets et autres importations temporaires;
 - marchandises manquantes;
 - surplus, matériel importé pour être utilisé et consommé par la société (MATCIE) et marchandises égarées;
 - nouveaux documents de contrôle du fret;
 - déroutements (processus papier pour les exemptions/exceptions de l'IPEC/Manifeste électronique);
 - déroutement d'urgence – marchandises transportées à l'intérieur du Canada;
 - exigences en matière de livraison;
 - exigences en matière de livraison - exemptions;
 - exigences en matière de livraison – expéditions de boissons alcoolisées et de produits du tabac;
 - transport et contrôle au Canada du fret n'ayant pas obtenu la mainlevée;
 - avis de mainlevée des marchandises aux exploitants d'entrepôt;
 - documents de contrôle du fret en souffrance – Procédures de retraçage;
 - commande de publications et de formulaires de l'ASFC;
 - renseignements supplémentaires;
 - annexes; et
 - références.

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

Pour tout renseignement concernant les politiques, les lignes directrices et les procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), consulter le [Mémorandum D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#).

Pour tout renseignement sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, consulter le [Mémoire D3-1-8 : Transport du fret – Exportations](#).

Définitions

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

Agent d'expédition (*Freight forwarder*)

Une 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 gouvernementaux (AMG) (*Other government departments (OGD)*)

Ministères ou organismes gouvernementaux, comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou Affaires mondiales Canada (AMC). Voir [Autres ministères et organismes gouvernementaux : Liste de référence pour les importateurs](#).

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.

Compte et chargement par l'expéditeur (*Shipper's load and count*)

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

Conteneur (*Cargo container*)

Conteneur qui, à la fois :

- (a) est partiellement ou entièrement fermé de manière à constituer un réceptacle destiné à contenir des marchandises;
- (b) a un caractère permanent et se prête à une utilisation répétée;
- (c) est conçu pour le transport de marchandises par un ou plusieurs modes de transport, sans rechargement intermédiaire; et
- (d) a un volume intérieur d'un mètre cube ou plus.

Sont visés par la présente définition l'équipement auxiliaire du conteneur, dans la mesure où il est transporté avec celui-ci, ainsi que la carrosserie amovible.

Connaissance interne (*House bill*)

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

Déclaration du moyen de transport (*Conveyance Report*)

Un document utilisé pour déclarer le mouvement d'un moyen de transport vers un endroit à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada.

Déclaration en détail commerciale (DDC) (*Commercial Accounting Document (CAD)*)

Un document numérique utilisé pour la déclaration en détail des marchandises importées au Canada.

Dégrouperement (*Deconsolidation*)

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

Déroutement (*Diversion*)

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

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 par voie électronique des données de l'IPEC/Manifeste électronique : le nom et l'adresse de la partie à qui l'on expédie le fret/les marchandises, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. connaissance, lettre de transport aérien ou autre document d'expédition); ou
- (b) définition de destinataire utilisée en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition groupée : le nom et l'adresse de la partie à qui l'on expédie le fret/les marchandises, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. connaissance, lettre de transport aérien ou autre document d'expédition); ou
- (c) définition de destinataire utilisée en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition dégroupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont préalablement expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport ou le contrat de vente commerciale (p. ex. facture commerciale, acte de vente ou autre contrat de vente, ou autre document d'expédition).

Document de contrôle du fret (DCF) (*Cargo control document (CCD)*)

Un 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. lettre de transport aérien (LTA), [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)*)

Un 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 (ÉDI) (*Electronic Data Interchange (EDI)*)

Une 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 à un autre point à l'étranger. Ce mouvement est différent du mouvement en transit domestique (voir la définition ci-dessous).

Expéditeur/Consignateur (*Shipper/consignor*)

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

Expédition (*Shipment*)

- (a) l'expédition dont un transporteur est responsable se définit comme:
 - (i) soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissance, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par ce dernier; 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 connaissance, une lettre de transport ou un autre document similaire; et
- (b) l'expédition dont un agent d'expédition est responsable se définit comme:
 - (i) soit une marchandise spécifiée ou ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissance, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition et qui se rapporte au transport de ces marchandises.

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

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

Expédition de faible valeur (EFV) (*Low value shipment (LVS)*)

Marchandises commerciales dont la valeur en douane ne dépasse pas le seuil.

**Expédition de faible valeur (EFV) par messagerie
(*Courier low value shipment (CLVS)*)**

Marchandises importées sous le Programme des messageries d'expéditions de faible valeur (EFV) par une compagnie de messagerie approuvée.

Expédition fractionnée (*Split shipment*)

Parties d'une expédition visée par un document de contrôle du fret (DCF) ou une lettre de transport qui entrent au pays à des moments différents.

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.

Fret restant à bord (FRAB) (*Freight remaining on board (FROB)*)

- (a) dans le mode maritime : fret à bord d'un navire qui n'est pas déchargé à un port canadien, mais qui reste à bord du navire pour son transport jusqu'à sa destination finale située à l'extérieur du Canada.
- (b) dans le mode aérien : fret qui ne sera pas déchargé à un aéroport canadien, mais qui reste à bord de l'avion pour son transport jusqu'à sa destination finale située à l'extérieur du Canada.

Groupement (*Consolidation*)

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

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

Un 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.

Manifeste électronique (*eManifest*)

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

Marchandises commerciales (*Commercial goods*)

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

Marchandises manquantes (*Shortage*)

Des marchandises sont considérées comme manquantes lorsque des données d'IPEC/Manifeste électronique 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 s'est révélé inférieur au nombre d'articles déclarés à l'ASFC avant l'arrivée et au moment de l'arrivée.

Marchandises spécifiées (*Specified goods*)

S'entend, selon le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), des marchandises commerciales, 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.

Marchandises en vrac (*Bulk goods*)

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

Message d'attestation d'arrivée aux entrepôts d'attente (MAAEA) (*Warehouse arrival certification message (WACM)*)

Un message électronique d'arrivée envoyé par les exploitants d'entrepôts d'attente à l'ASFC lorsque du fret n'ayant pas obtenu la mainlevée arrive physiquement dans leur

entrepôt d'attente et que la responsabilité relative au fret est transférée du transporteur à l'entrepôt d'attente.

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

(Conveyance arrival certification message (CACM))

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

Message de fermeture de connaissance interne (House Bill Close Message)

Un message fourni par l'agent d'expédition identifiant tous les connaissances internes liés à un document de fret groupé principal ou à un connaissance interne groupé, aux fins de fermeture.

Message du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM)

(Release Notification System (RNS) Message)

Un message du système transmis au client concernant le statut de la mainlevée.

Messagerie (Courier)

Un transporteur commercial qui effectue le transport international régulier d'expéditions de marchandises autre que de marchandises importées par la poste.

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 ci-dessus).

Moyen de transport (Conveyance)

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

Nouveau manifeste (Re-manifest)

Un nouveau document de contrôle du fret (DCF) portant un nouveau numéro de contrôle du fret (NCF) qui est présenté pour changer un DCF présenté à l'ASFC antérieurement.

Numéro de contrôle du fret (NCF) (Cargo control number (CCN))

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

Numéro de référence du moyen de transport (NRMT) (*Conveyance reference number (CRN)*)

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

Numéro de référence supplémentaire (NRS) (*Supplementary reference number*)

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

Portail du Manifeste électronique (*eManifest Portal*)

Une option de transmission de données sécurisées, mise au point par l'ASFC, qui permet aux partenaires commerciaux de transmettre les données par voie électronique avant leur arrivée.

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)*)

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

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

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

Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP) (*Administrative Monetary Penalty System (AMPS)*)

Un système par l'intermédiaire duquel l'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 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.

Résumés de contrôle de fret (*Abstracts*)

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

Surplus (*Overage*)

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

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

Une 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.

Transmission sur le fret (*Cargo transmission*)

Transmission de l'ensemble des données sur le fret. Comprend un numéro de contrôle du fret (NCF) pour chaque expédition à bord du moyen de transport, accompagné des données de fret correspondantes.

Transmission sur le moyen de transport (*Conveyance transmission*)

Transmission de l'ensemble des données au sujet d'un moyen de transport. Comprend le numéro de référence du moyen de transport (NRMT) accompagné des données correspondantes.

Transporteur (*Carrier*)

Un 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 de fret (*Cargo carrier*)

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

Transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) (*Conveyance operating carrier (COC)*)

La compagnie exploitant le moyen de transport utilisé pour transporter des marchandises 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.

Transmission sur le fret (*Cargo transmission*)

Une transmission de l'ensemble des données sur le fret. Comprend un numéro de control du fret (NCF) pour chaque expédition à bord du moyen de transport, accompagné des données correspondantes sur le fret.

Lignes directrices Général

2. La [Loi sur les douanes](#), le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#) définissent à quel moment, de quelle manière et par qui l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique concernant le fret et les moyens de

transport commerciaux qui entrent au Canada ou qui y transitent doit être transmise.

3. Sauf dispositions contraires 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 de l'IPEC/Manifeste électronique. La déclaration obligatoire du fret et des moyens de transport à l'ASFC se font électroniquement, de vive voix ou par écrit, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
4. La réception des renseignements sur le contrôle du fret permet à l'ASFC :
 - (a) de gérer efficacement les marchandises à risque élevé et de détecter les menaces à la santé et à la sécurité avant que le fret et les marchandises n'arrivent au Canada;
 - (b) de laisser les marchandises à risque faible passer la frontière d'une manière simple et efficace; et
 - (c) de contrôler la circulation des marchandises sous douane.
5. La soumission de l'IPEC/Manifeste électronique dans les délais prescrits avant l'arrivée, conjuguée à l'arrivée du moyen de transport au Canada, satisfait à l'obligation de déclaration énoncée au paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#).
6. Quand le moyen de transport arrive au Premier Port d'arrivée (PPA) et que son statut passe à « déclaré », l'ASFC donne un avis à l'exploitant du moyen de transport identifié par le code de transporteur sur le rapport de moyen de transport, indiquant les numéros de contrôle de fret (NCF) des transmissions sur le fret connexes. Cet avis servira ensuite de « preuve de déclaration » au transporteur.

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

7. Le transporteur qui introduit des marchandises au Canada est tenu d'obtenir et d'utiliser son propre code de transporteur assigné par l'ASFC, peu importe si les marchandises doivent être dédouanées au PPA ou encore qu'il s'agisse de fret restant à bord (FRAB) ou de marchandises sous douane ou transitant par le Canada. Ce code de transporteur doit être inscrit sur tous les documents de contrôle du fret (DCF) ou fourni dans les transmissions par [échange de données informatisées](#) (ÉDI). Pour demander un code de transporteur, reportez-vous au [Portail client de la GCRA](#) (PCG).
8. Chaque transporteur ne peut détenir qu'un seul code de transporteur par mode de transport. De même, chaque agent d'expédition ne peut détenir qu'un seul code d'agent d'expédition (série 8000).

9. Aux fins de détermination de l'admissibilité au code de transporteur, l'ASFC définit un transporteur comme la personne qui exploite le moyen de transport servant à introduire au Canada des marchandises spécifiées. Exploiter un moyen de transport signifie en avoir la garde légale et le contrôle.
10. Avoir la garde légale d'un moyen de transport signifie en être :
 - (a) propriétaire;
 - (b) locataire en vertu d'un bail ou d'un contrat de louage;
 - (c) affréteur au titre d'un contrat de louage;
 - (d) acheteur en vertu d'un acte de vente conditionnelle ou d'un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre de propriété du moyen de transport jusqu'au paiement du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de certaines conditions; ou
 - (e) débiteur hypothécaire.
11. Le contrôle se définit comme la personne responsable des décisions concernant l'emploi du moyen de transport et donc la personne qui décide de la façon dont le moyen de transport est utilisé et de l'endroit où il est utilisé. C'est la première entité légale qui a la garde légale et le contrôle du moyen de transport qui doit obtenir et utiliser le code de transporteur.
12. Les clients qui ne répondent pas aux critères ci-dessus ne sont pas admissibles à recevoir ou détenir un code de transporteur.
13. Il est de la responsabilité du demandeur de démontrer à l'ASFC que l'entité est en fait un transporteur au sens du présent memorandum lorsque l'ASFC le demande.
14. L'ASFC émet également des codes aux agents d'expédition admissibles. Les clients qui demandent un code d'agent d'expédition doivent également démontrer qu'ils répondent à la définition d'un agent d'expédition.
15. Les agents d'expédition ne transportent pas les marchandises jusqu'à l'intérieur du Canada mais, s'ils sont titulaires d'un code de transporteur valide d'agent d'expédition cautionné auprès de l'ASFC, ils peuvent transporter des marchandises sous douane d'un point à l'autre au Canada. Pour de plus amples renseignements sur les exigences visant les agents d'expédition, consulter le [Mémoire D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#).
16. Les transporteurs et les agents d'expédition doivent informer l'ASFC sans tarder de tout changement à la personne morale, ou à leur nom, à leur adresse et à leurs coordonnées. Pour modifier ces informations, reportez-vous au [Portail client de la GCRA](#) (PCG).
17. Seuls les transporteurs ou les agents d'expédition cautionnés qui ont déposé une garantie avec l'ASFC peuvent transporter des marchandises en douane entre des points au Canada.

18. Vous trouverez des renseignements sur le dépôt de garantie et les exigences relatives aux modifications apportées à la raison sociale dans le [Mémoire D1-7-1 : Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane](#). Consulter l'exemplaire du formulaire [D120 - Caution en douane](#).
19. Un transporteur qui souhaite être cautionné sous autorisation générale doit remplir une demande et déposer une garantie dans le format indiqué dans le [Portail client de la GCRA](#) (PCG). Des précisions sur la procédure à suivre pour obtenir un code de transporteur cautionné sont fournies sur le [site Web de l'ASFC](#).
20. Les montants des cautionnements varient selon le mode :
 - (a) agent d'expédition : Montant de 25 000 \$ CAN
 - (b) mode aérien : Montant de 10 000 \$ CAN à 80 000 \$ CAN
 - (c) mode ferroviaire : Montant de 80 000 \$ CAN
 - (d) mode maritime : Montant de 25 000 \$ CAN
 - (e) mode routier : Montant minimal de 5 000 \$ CAN par véhicule, jusqu'à concurrence de 25 000 \$ CAN par parc automobile.

Remarque : Pour de plus amples renseignements sur le calcul de la garantie nécessaire au cautionnement dans le mode aérien, consulter [l'annexe F : Calcul de la garantie dans le mode aérien](#) du présent mémoire. Par ailleurs, pour de plus amples renseignements sur les montants des cautionnements dans le mode maritime, consulter le [site Web de l'ASFC](#).

Exigences liées aux transporteurs

21. Tous les transporteurs transportant des marchandises spécifiées au Canada doivent transmettre à l'ASFC par voie électronique des données spécifiques relatives au fret et au moyen de transport dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La communication de ces données dans les délais prescrits satisfait à l'exigence énoncée à l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).
22. La transmission par voie électronique de données de l'IPEC/Manifeste électronique ne constitue pas une « déclaration » au sens du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). La déclaration, telle qu'elle est définie au paragraphe 12(1), n'est pas effectuée tant que le moyen de transport n'est pas arrivé au Canada et tant qu'une déclaration n'a pas été présentée à l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) et pour les modes ferroviaire, aérien et maritime, sous forme de message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT).
23. Conformément à l'article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#), les transporteurs sont tenus de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC y compris l'IPEC/Manifeste électronique fournis avant l'arrivée et les renseignements fournis à l'arrivée, sont véridiques, exacts et complets. De plus, comme stipulé à l'article 22 de la [Loi sur les douanes](#) et de l'article 7 du [Règlement sur le transit des marchandises](#), les renseignements transmis doivent être appuyés par des

documents sources (c.-à-d. des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande. De plus, les transporteurs sont tenus de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC sont transmis dans les délais prescrits pour le mode.

24. Conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), le transporteur exploitant le moyen de transport (TEM) est entièrement responsable de s'assurer que les données primaires d'IPEC/Manifeste électronique sur le fret dont il est responsable et les renseignements d'IPEC/Manifeste électronique et les renseignements fournis à l'arrivée sur le moyen de transport ont été fournis, par voie électronique, à l'ASFC conformément aux exigences, spécifications et procédures techniques énoncées dans le [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) (DECCE) propre au mode.
25. À titre de clarification, le TEM est la compagnie de transport exploitant le moyen de transport qui transporte les 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 enregistrée sur le moyen de transport. Le « transporteur de fret » quant à lui, est celui qui fait transporter de la marchandise au Canada par le TEM.
26. C'est le code du TEM qui doit apparaître sur la déclaration de moyen de transport lors de la transmission de données sur le moyen de transport à l'ASFC.
27. Conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), tout transporteur faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada est seulement tenu de fournir les données primaires sur le fret dont il est responsable conformément aux exigences, spécifications et procédures techniques énoncées dans le [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) (DECCE) propre au mode.
28. Pour transporter des marchandises désignées (fret) au Canada, il faut satisfaire à deux (2) obligations distinctes :
 - (a) transmettre l'IPEC/Manifeste électronique avant l'arrivée ou le chargement des marchandises au Canada (paragraphe 12.1(1) de la [Loi sur les douanes](#)); et
 - (b) déclarer les marchandises à l'arrivée au Canada (paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#)).
29. Conformément au paragraphe 12.1(1) de la [Loi sur les douanes](#), le TEM a la responsabilité de fournir à l'ASFC l'IPEC/Manifeste électronique au sujet du moyen de transport et des marchandises à bord ou devant être à bord du moyen de transport.
30. Aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le TEM doit déclarer le moyen de transport ainsi que toutes les marchandises à bord du moyen de transport à son arrivée au Canada.

31. Aux termes du sous alinéa 2.1a)(i) du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), le transporteur de fret est tenu de fournir l'IPEC/Manifeste électronique pour tout le fret dont il est responsable à bord d'un moyen de transport. S'il y a lieu, le TEMT doit fournir l'IPEC/Manifeste électronique pour le fret dont il est responsable.
32. Le transporteur dont le code de transporteur figure dans la transmission de fret est responsable de fournir à l'ASFC tous les renseignements avant le chargement et l'IPEC/Manifeste électronique. Il doit s'assurer que les renseignements sont véridiques, exacts et complets et il est redevable des droits et des taxes imposés sur les marchandises jusqu'à l'obtention de la mainlevée de l'ASFC ou jusqu'à ce que la responsabilité soit transférée conformément au paragraphe 20(2) de la [Loi sur les douanes](#).
33. Si tous les renseignements d'IPEC/Manifeste électronique n'ont pas été transmis pour l'ensemble du fret à bord du moyen de transport dans le mode aérien, maritime et ferroviaire, le TEMT s'expose à des pénalités pour non-déclaration au titre du [Régime de sanctions administratives pécuniaires](#) (RSAP), puisque la déclaration du fret ne figurait pas au dossier au moment de la transmission du MAAM. Le transporteur de fret qui n'a pas transmis l'IPEC/Manifeste électronique pour le fret dont il est responsable s'expose aussi à des sanctions du [RSAP](#).
34. Dans une entente entre entreprises, le TEMT et le transporteur de fret peuvent tous deux être responsables individuellement de trois infractions distinctes liées à une expédition :
- (a) lorsque l'IPEC/Manifeste électronique n'est pas fourni (transporteur de fret);
 - (b) lorsque le fret n'est pas déclaré à l'arrivée (TEMT);
 - (c) lorsque le TEMT omet de joindre la déclaration produite par le transporteur de fret.
35. Les transporteurs peuvent faire appel à un prestataire de services ou à un mandataire pour transmettre l'IPEC/Manifeste électronique et les renseignements à l'arrivée en leur nom. Le code de transporteur sur la déclaration électronique doit être celui du transporteur réel, et non pas celui du mandataire ou du prestataire de services. Afin que l'ASFC puisse communiquer avec le mandataire ou le prestataire de services au nom du transporteur, un document de consentement de tierce partie doit être rempli et présenté à l'ASFC.

Communication électronique avec l'ASFC

36. En application de l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#) et du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), tous les transporteurs doivent transmettre l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et sur le moyen de transport au moyen de l'ÉDI, et tous les agents d'expédition doivent transmettre les données électroniques préalables à l'arrivée sur les connaissements internes et sur les messages de fermeture des connaissements internes, ainsi que les données supplémentaires sur le fret, au moyen de l'ÉDI pour les expéditions groupées. Les

transporteurs routiers et les agents d'expédition ont eux aussi l'option d'utiliser le [Portail du Manifeste électronique](#).

37. Pour de plus amples renseignements, consulter le memorandum propre au mode concerné dans la série [Mémoires D3 -Transport](#), ou le chapitre du [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) (DECCE) propre au mode de transport concerné.

Tenue de registres

38. 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 transmises à l'ASFC, ainsi que des accusés de réception de ces données transmis par l'ASFC. Les registres qui doivent être tenus comprennent tous les documents sources expressément liés aux différents éléments de données transmis, sur support papier ou électronique. Pour les besoins de l'ASFC, les registres utilisés pour transmettre des renseignements à l'Agence au titre 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, en plus de l'année durant laquelle les données sur le moyen de transport, le fret et la déclaration ont été transmises.

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

39. Le numéro de contrôle du fret (NCF), le numéro de référence du moyen de transport (NRMT) et le numéro de référence supplémentaire (NRS) doivent être uniques et ne peuvent être réutilisés pendant trois ans, à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant leur utilisation initiale.

Remarque : Dans le mode aérien, le NCF, le NRMT et le NRS doivent être uniques et ne peuvent être réutilisés pendant un an à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant leur utilisation initiale.

Contrôle

40. En plus de toutes les autres activités de contrôle et de vérification, l'ASFC doit procéder à des contrôles périodiques des registres conservés par les transporteurs relatifs aux renseignements sur les moyens de transport et le fret communiqués par voie électronique. Le contrôle confirme si les données sur le moyen de transport et le fret ont été présentées en temps opportun et si les renseignements d'IPEC/Manifeste électronique sont véridiques, exacts et complets

et correspondent aux renseignements contenus dans les documents sources figurant au dossier, y compris les codes d'exception/d'exemption.

Transmission de données exactes

41. Lors de l'utilisation du Système d'examen avant l'arrivée (SEA), le NCF mentionné dans les données sur le fret, transmises par voie électronique, doit être identique à celui qui figure dans la demande de mainlevée SEA, y compris l'acronyme « SEA », le cas échéant.
42. Il n'est pas obligatoire d'insérer les lettres « SEA » dans un numéro SEA, mais si un transporteur le fait, il doit alors utiliser le même numéro identique dans sa transmission de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret.
43. Si le NCF qui figure dans la demande de mainlevée du SEA n'est pas identique à celui mentionné dans les données sur le fret transmises par voie électronique, les capacités du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) s'en verront diminuées, et les abonnés ne recevront pas de messages du STAM. Les transporteurs qui transmettent un NCF inexact peuvent se voir imposer des sanctions pour inobservation, notamment au titre du [RSAP](#). Les expéditions dont le NCF qui figure dans la demande de mainlevée SEA ne correspond pas à celui mentionné dans les données sur le fret transmises par voie électronique pourraient ne pas obtenir la mainlevée.

Exigences relatives à la pose des sceaux

44. En ce qui concerne les moyens de transport et les conteneurs autorisés à circuler à l'intérieur vers un entrepôt d'attente, l'apposition de sceaux sur les moyens de transport et conteneurs est requise dans les situations suivantes, spécifiées par l'ASFC :
 - (a) les transporteurs qui doivent répondre aux exigences en matière de sceaux dans le cadre de leur participation aux programmes de l'ASFC pour les négociants dignes de confiance (voir le [Mémoire D23-1-1 : Programme partenaires en protection](#));
 - (b) le fret qui est prohibé, contrôlé ou réglementé en vertu d'une loi fédérale;
 - (c) le mouvement des marchandises en transit au pays en vertu du formulaire [A8B, Manifeste de transit — Canada — États Unis](#) jusqu'au point d'exportation final;
 - (d) le mouvement des moyens de transport et des conteneurs du PPA vers un emplacement d'examen de l'ASFC; et/ou
 - (e) à la discrétion de l'agent.
45. À l'exception du fret énuméré dans le présent mémoire, les transporteurs et les agents d'expédition cautionnés pourront déplacer du fret non scellé entre les entrepôts d'attente intérieurs si celui-ci a été modifié ou a fait l'objet d'un nouveau manifeste.

46. Ces changements ne contreviennent pas à l'obligation de l'industrie de se conformer aux exigences législatives ou réglementaires des programmes d'autres ministères en matière d'apposition de sceaux sur les moyens de transport et de conteneurs.
47. L'ASFC se réserve le droit de sceller tout moyen de transport, conteneur, ou compartiment, en tout temps.

Déclaration du fret

48. 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](#).
49. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences en matière de transmission de l'IPEC/Manifeste électronique et la déclaration des expéditions importées, sous douane, en transit ou restant à bord (FRAB) (dans le cas des modes maritime et aérien seulement), consulter le document applicable au mode de transport concerné dans la série des [Mémoires D3 - Transport](#). Il s'agit, entre autres, des documents suivants :
 - (a) [Mémoire D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour le mode aérien](#);
 - (b) [Mémoire D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#);
 - (c) [Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#);
 - (d) [Mémoire D3-5-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#); et
 - (e) [Mémoire D3-6-6 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#).
50. Les expéditions admissibles au [Programme des messageries d'expéditions de faible valeur](#) (EFV) peuvent être déclarées dans une liste de fret et de mainlevée, et sont dispensées de l'IPEC/Manifeste électronique.
51. Les expéditions mixtes, c'est-à-dire combinant des EFV et des marchandises à valeur élevée, ne sont pas exemptées de l'IPEC/Manifeste électronique. Voir à ce sujet les [mémoires D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour le mode aérien](#) et [D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#). De plus amples renseignements sur l'utilisation de la liste de fret et de mainlevée pour la déclaration figurent dans le [Mémoire D8-2-16 : Remise visant les importations par messenger](#), et le [Mémoire D17-4-0 : Programme des messageries et des expéditions de faible valeur](#).

52. Pour toute EFV non admissible au programme des messageries EFV, la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret est requise, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
53. Si du fret précédemment déclaré dans le cadre du programme des messageries EFV est retiré de la liste de mainlevée du fret de la messagerie EFV après l'arrivée au moyen du formulaire BSF243 (Y50): Contrôle des documents rejetés par l'ASFC, ou après l'arrivée par le service de messagerie, alors le client ne doit pas transmettre d'IPEC/Manifeste électronique. La cargaison doit être arrivée par l'exploitant de l'entrepôt en soumettant un message d'attestation d'arrivée à l'entrepôt d'attente (MAAEA) avant d'obtenir la mainlevée. Si le fret est retiré du volet du programme des messageries EFV avant l'arrivée, les données de l'IPEC/Manifeste électronique sont requises selon le mode de transport utilisé. Pour plus d'informations, consulter la série [Mémorandum D3 - Transport](#) spécifique au mode de transport.
54. Sauf exemption écrite de l'ASFC, toutes les marchandises déclarées au PPA qui sont autorisées à entrer au pays sous douane doivent être livrées à l'entrepôt d'attente principal agréé pour les recevoir. Voir les types d'entrepôts d'attente dans le [Mémorandum D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#).
55. Le transporteur doit indiquer le bureau de l'ASFC où aura lieu la mainlevée ou auquel les marchandises sont destinées, c'est-à-dire inscrire le code de bureau de l'ASFC applicable à l'entrepôt d'attente principal où les marchandises doivent être livrées.
56. Le transporteur doit inscrire le nom et l'adresse/le code de sous-emplacement de l'entrepôt d'attente principal de destination où seront entreposées les marchandises en attendant de leur dédouanement. Pour en savoir plus sur la déclaration des sous-emplacements, voir les mémorandums D propres aux différents modes:
- (a) [Mémorandum D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour le mode aérien;](#)
 - (b) [Mémorandum D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition;](#)
 - (c) [Mémorandum D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier;](#)
 - (d) [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;](#) et
 - (e) [Mémorandum D3-6-6 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire.](#)

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

57. Pour tout renseignement concernant les marchandises importées par messagerie, consulter la série des [Mémoires D17 : Procédures de déclarations en détail et des mainlevées](#).
58. Pour la déclaration de marchandises à l'ASFC qui sont exemptées des exigences relatives à l'IPEC/Manifeste électronique, les transporteurs peuvent utiliser le formulaire standard [A8A\(B\), En douane – Document de contrôle du fret](#), qui est dorénavant accessible en ligne sur le [site Web de l'ASFC](#) dans un format à remplir et à sauvegarder. Les transporteurs peuvent également imprimer leur propre document A8A(B), En douanes – Document de contrôle du fret selon les spécifications de [l'annexe B : Spécifications du formulaire A8A\(B\) – En douane, Document de contrôle du fret](#) du présent mémorandum. Les transporteurs peuvent aussi utiliser d'autres documents de contrôle du fret approuvés comme le bordereau d'expédition de l'Association du transport aérien international (IATA) pour le fret aérien, le formulaire [A6A, Cargaison/manifeste de cargaison](#) pour le fret maritime et le formulaire [A8B, Manifeste de transit – Canada – États-Unis](#) pour les marchandises en transit transportées dans le mode routier, etc.
59. Quand les données de l'IPEC/Manifeste électronique ont été transmises et qu'un DCF ou les connaissements internes en version papier sont requis aux fins de la mainlevée, le transporteur peut utiliser le formulaire A8A(B), En douane – Document de contrôle du fret ou une copie imprimée de la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique, pourvu qu'ils contiennent les renseignements qui figurent à [l'annexe E : Exigences à l'égard des données sur le fret lors de la présentation de la version papier de la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique](#) du présent mémorandum.

Remarque : Pour de plus amples renseignements sur d'autres documents de contrôle du fret qui respectent les exigences de l'ASFC et pour les directives sur la façon de remplir les documents de déclaration prescrits, consulter la série des [Mémoires D3 - Transport](#) relatif au mode particulier de transport et le [Mémoire D17-1-2 : Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur](#). Ces mémoires contiennent des renseignements sur les formulaires A8A(B), En douane – Document de contrôle du fret, A6A, Cargaison/manifeste de cargaison, A8B, Manifeste de transit – Canada – États-Unis, [A10, Résumé de contrôle du fret](#) et [A30, Avis de déroutement](#). Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de marchandises servant à l'entretien et à la production de véhicules automobiles, consulter le [Mémoire D17-3-1 : Nouveau système pour l'industrie automobile – secteur routier](#).

Corrections apportées aux documents de contrôle du fret (DCF)

60. Les corrections doivent être apportées à tous les exemplaires papier (s'il y a lieu) du DCF original avant de le présenter à l'ASFC. Les corrections doivent aussi être apportées aux éléments de données de contrôle du fret dans l'IPEC/Manifeste électronique qui ont été transmis par voie électronique à l'ASFC.

Remarque : Les directives permettant de fournir les renseignements corrigés sous forme électronique requise figurent dans le [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique](#) (DECCE).

61. On peut aussi apporter des corrections à un exemplaire papier du DCF après que le transporteur se soit présenté à l'ASFC, seulement si les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC n'ont pas encore été remis au courtier ou au destinataire. Les corrections doivent être effectuées sur les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC et présentées à l'ASFC, accompagnées d'une preuve à l'appui lorsque la quantité ou la description est corrigée. On acceptera comme preuve à l'appui le connaissance original, la feuille de route, ou tout autre document acceptable provenant du point de chargement. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC seront retournés au transporteur aux fins de présentation au destinataire. Afin de correspondre aux exemplaires papier, les documents transmis par voie électronique doivent également être mis à jour.
62. Lorsque l'exemplaire papier du DCF doit être réécrit, le nouveau document doit porter le même numéro de contrôle de fret (NCF) que l'original. Une note indiquant la raison pour laquelle le document original a été réécrit doit figurer sur le nouveau document, dans la zone de description des marchandises. Tout changement dans la quantité ou la description des marchandises doit être appuyé par un document, par exemple le connaissance original, la feuille de route, ou tout autre document acceptable provenant du point de chargement.
63. Le transporteur ne devrait refaire le DCF papier ou mettre à jour sa transmission de l'IPEC/Manifeste électronique pour un changement de quantité au compte et au chargement de l'expéditeur que lorsque le connaissance original ou la feuille de route contient une erreur typographique ou autre, ou si une erreur s'est produite dans la préparation ou la transmission du DCF.
64. Le transporteur doit présenter à l'ASFC, pour validation, tous les exemplaires du document papier réécrit avec les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC du document original, ainsi que les documents à l'appui, le cas échéant.
65. Si le document réécrit est jugé acceptable, le verso des exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC doit être estampillé au timbre dateur; s'il y a eu traitement électronique du document à la salle des comptoirs, un timbre dateur électronique doit figurer au recto de celui-ci. Les exemplaires papier doivent être retournés au transporteur pour qu'il les remette au destinataire. L'ASFC doit détruire l'original de l'autorisation de livraison de l'ASFC. L'exemplaire de la poste réécrit, avec l'original de la salle des comptoirs et les documents à l'appui, doit être conservé par l'ASFC.
66. Pour toute correction ou modification aux données électroniques sur le fret, consulter le mémorandum applicable au mode de transport concerné dans la série des [Mémorandums D3 - Transport](#).

Processus d'expédition particuliers

67. Les exemples suivants ne font pas l'objet d'exemptions relatives aux données de l'IPEC/Manifeste électronique, mais les exigences de déclaration et/ou de l'IPEC/Manifeste électronique diffèrent d'une certaine manière. Pour tout autre processus spécifique à un mode, consultez la série des [Mémoires D3 - Transport](#).

Importateur non résident

68. Pour les expéditions livrées au Canada dont le destinataire est un importateur non résident, le nom et l'adresse du destinataire à l'étranger sont acceptés dans les champs du nom et de l'adresse du destinataire dans la transmission sur le fret.
69. La partie canadienne à qui le fret est livré doit être mentionnée dans les champs nom et adresse de la partie devant recevoir la livraison. Le nom et l'adresse de la partie devant recevoir la livraison peut être un entrepôt, une cour de triage, etc. Il s'agit de l'endroit où prend fin le contrat du transporteur.

Transmissions relatives aux expéditions « À l'ordre de »

70. Compte tenu des pratiques administratives courantes, l'ASFC accepte les mentions « À l'ordre de », « À l'ordre de l'expéditeur », « À l'ordre de la banque » ou « À l'ordre d'une autre entité nommée » dans le champ du destinataire à condition que le nom et l'adresse du propriétaire ou du représentant du propriétaire soient communiqués dans le champ de la partie à aviser. Voici des exemples qui clarifient les exigences de l'ASFC :

Exemple 1 : « À l'ordre de » et « À l'ordre de l'expéditeur »

L'ASFC accepte la mention « À l'ordre de » et « À l'ordre de l'expéditeur » dans le champ du nom du destinataire. L'adresse, le nom de la ville et le pays sont des champs obligatoires pour le destinataire et, idéalement, les coordonnées de l'expéditeur sont répétées. Cependant, l'ASFC accepte des termes comme « mêmes données que l'expéditeur »; « voir ci-dessus »; etc., dans les champs de l'adresse et du nom de la ville.

Le nom et l'adresse du propriétaire ou du représentant du propriétaire doivent être fournis dans le champ de la partie à aviser. L'adresse de livraison, si elle est différente, doit être communiquée dans les champs de l'adresse de livraison.

Exemple 2 : « À l'ordre de la banque ou d'une autre entité nommée »

Le nom de la banque ou de l'entité nommée doit être inscrit dans le champ du nom du destinataire. Puisque les champs de l'adresse, du nom de la ville et du pays sont obligatoires, l'adresse complète de la banque ou de l'autre entité nommée doit être inscrite dans les champs du nom et de l'adresse du destinataire. Le nom et l'adresse de la partie qui reçoit les marchandises au Canada doivent être transmis dans le champ de la partie à aviser. L'adresse de livraison, si elle est

différente de l'adresse fournie dans les champs de la partie à aviser, doit être inscrite dans le champ de l'adresse de livraison.

Carnets et autres importations temporaires

71. L'ASFC n'accepte pas le Carnet ni d'autres documents d'importation temporaires comme DCF valides pour l'importation, le transit ou l'exportation de marchandises par un transporteur.
72. Les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport doivent être transmises par voie électronique pour le Carnet ainsi que pour d'autres documents d'importation temporaire ou pour les envois en transit, et ce, dans les délais prescrits. Le Carnet et autres documents d'importation temporaire arrivant au Canada pour exportation doivent également être accompagnés d'un document de contrôle de fret (DCF) de l'ASFC pour le mode de transport utilisé. Le Carnet et autres documents d'importation temporaire doivent être présentés à l'ASFC au moment de l'arrivée ou de l'exportation.

Entreprise de déménagement et effets personnels

73. Lorsque des effets personnels sont importés au Canada, le nom et l'adresse du destinataire sont exigés. Le nom de l'entreprise de déménagement peut être indiqué dans le champ de la partie à aviser.
74. Pour de plus amples renseignements sur les effets personnels et les marchandises à suivre, consulter le [Mémoire D17-1-3 : Importations occasionnelles](#).

Déclaré et devant arriver (DDA) et Marchandise manquante inclus dans la valeur (IV)

75. L'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport ainsi que les données sur le connaissance interne (si l'expédition est groupée) sont requises pour les expéditions du type DDA et IV et ce, dans les délais prescrits. L'ASFC acquittera les données du fret manuellement avec le numéro de transaction original associé aux marchandises.

Provisions de bord (marchandises importées pour servir de provisions de bord)

76. Les marchandises importées au Canada par des compagnies aériennes ou des navires afin d'être livrées à des navires ou à un entrepôt de stockage des douanes, consulter le [Mémoire D4-2-1 : Les provisions de bord](#) pour obtenir de plus amples renseignements.
77. Les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport ainsi que les données sur le connaissance interne (si l'expédition est groupée) liées à des marchandises importées au Canada pour servir de provisions de bord

doivent être transmises électroniquement selon les lignes directrices et les procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et dans ce memorandum.

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

78. Les marchandises importées au Canada par des boutiques hors-taxes et livrées directement à une installation de boutique hors-taxes agréée. Consulter les mémorandums [D4-3-4 : Boutiques hors taxes – Responsabilités opérationnelles](#) et le [D4-3-5 : Boutiques hors taxes – Exigences concernant les ventes et le contrôle des stocks](#) pour obtenir de plus amples renseignements sur les boutiques hors taxes.
79. Les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport ainsi que les données sur le connaissance interne (si l'expédition est groupée) liées à des marchandises importées et livrées directement à une boutique hors-taxes agréée doivent être transmises électroniquement selon les lignes directrices et les procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et dans ce memorandum.

Marchandises manquantes

80. Des marchandises sont considérées manquantes lorsqu'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 à l'arrivée.
81. Étant donné que la déclaration que présente le transporteur à l'ASFC est la preuve que les marchandises sont à bord du moyen de transport, toutes les marchandises déclarées à l'ASFC sont considérées comme arrivées au Canada.
82. Les droits et taxes sont basés sur toutes les marchandises déclarées à moins qu'une preuve acceptable du manquant soit présentée à l'ASFC. La preuve relative aux marchandises manquantes est la responsabilité de la partie responsable du paiement des droits et des taxes.
83. On acceptera comme preuve de marchandise manquante une preuve écrite du paiement d'une réclamation par un transporteur étranger ou d'une déclaration par l'agent des services frontaliers (ASF) ou un agent de la paix, selon laquelle les marchandises ont été détruites par suite d'un accident, d'un incendie, ou de la documentation du vendeur, de l'exportateur, de l'expéditeur ou de l'exploitant d'entrepôt au point d'embarquement attestant qu'une marchandise manquante véritable existe et qu'il n'est pas le résultat d'un vol, d'une perte, etc.

Remarque : La documentation provenant du transporteur ou d'un agent d'expédition n'est pas acceptable comme preuve de marchandises manquantes. Les marchandises manquantes doivent être établies par une tierce partie.

84. Lorsque la preuve d'une marchandise manquante ne peut pas être fournie dans les 70 jours du rapport initial, les droits et les taxes exigibles sur les marchandises manquantes doivent être payés. Pour obtenir des renseignements au sujet des demandes de remboursement, consulter le [Mémoire D6-2-3 : Remboursement des droits](#).
85. Les marchandises manquantes notées antérieurement sur les feuilles de route à un point de transbordement à l'extérieur du Canada, ou établis par un contrôle réel exercé par un ASF au bureau d'importation de l'ASFC, doivent être signalées par l'intermédiaire d'un changement ou d'une modification aux données du fret dès qu'ils sont constatés.
86. Lorsque des parties d'une expédition déterminées antérieurement comme manquantes sont envoyées au Canada, elles doivent être déclarées à l'ASFC. La nouvelle transmission sur le fret de l'IPEC/Manifeste électronique doit porter une référence au numéro de contrôle du fret (NCF) original dans la zone des instructions spéciales.

Surplus, matériel importé pour être utilisé et consommé par la société (MATCIE) et marchandises égarées

87. Tout excédent de marchandises dans une expédition donnée, repéré par le transporteur ou agent d'expédition après l'arrivée, est considéré comme un surplus.
88. Le transporteur ou agent d'expédition qui découvre un surplus après l'arrivée doit corriger la quantité indiquée dans son document de fret en fonction des marchandises réellement présentes. Les transmissions de connaissements internes et relatives au fret routier ou ferroviaire peuvent être modifiées au moyen du code de modification pour surplus. Quant aux transmissions pour les modes aérien et maritime, elles peuvent simplement être changées (pas de code de modification disponible).
89. S'il n'y a aucune transmission d'IPEC/Manifeste électronique au dossier et que des marchandises non déclarées sont trouvées, alors une nouvelle transmission d'IPEC/Manifeste électronique pour le fret devient nécessaire.
90. S'il existe une transmission d'IPEC/Manifeste électronique au dossier, alors les marchandises excédentaires découvertes avant la mainlevée du fret doivent faire l'objet d'un changement ou d'une mise à jour. Par contre, si des marchandises excédentaires sont découvertes après la mainlevée et l'acquittement du DCF, le transporteur ne doit pas modifier le fret déjà acquitté.
91. Lorsqu'un ASF découvre un surplus durant un contrôle ou un examen de l'ASFC, une sanction appropriée pourrait être imposée au transporteur ou à l'agent d'expédition puisque les surplus sont des marchandises qui n'ont pas été déclarées à l'ASFC comme l'exige la [Loi sur les douanes](#). Pour tout renseignement supplémentaire sur les sanctions, consulter le [Mémoire D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#).

92. Dans le cas où le transporteur ou l'agent d'expédition découvre des surplus dans son propre système, il doit immédiatement déclarer ces marchandises au bureau de l'ASFC le plus proche au moyen de la transmission appropriée de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret.
93. Pour les expéditions groupées, l'ASFC exige des renseignements complets sur toutes les marchandises spécifiées avant leur chargement ou avant leur arrivée au Canada. Dès qu'il est constaté qu'aucun renseignement d'IPEC/Manifeste électronique n'a été transmis et qu'aucune autre exemption ou exception ne s'applique, la transmission d'un connaissance interne est requise.
94. Le fait de ne pas déclarer à l'ASFC du matériel importé pour être utilisé et consommé par la société (MATCIE) ou de la marchandise à bord d'un moyen de transport (camion, aéronef, etc.), détenu ou contrôlé par l'importateur ou l'expéditeur, pourrait entraîner l'application de mesures d'exécution ou l'imposition de [RSAP](#). Pour de plus amples renseignements sur les sanctions, consulter le [Mémoire D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#).
95. Les marchandises nationales expédiées d'un endroit à un autre au Canada, qui sont retrouvées égarées aux États-Unis et renvoyées au Canada, doivent faire l'objet de la transmission appropriée de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret indiquant le bureau de réimportation de l'ASFC comme bureau de réception de l'ASFC. Après vérification des faits, l'expédition sera restituée au transporteur ou à l'agent d'expédition.

Remarque : Pour fins de vérification, une preuve satisfaisante est une preuve qui est fournie par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis ou par le transporteur au point de transbordement où les marchandises ont été trouvées. Le Document de contrôle du fret (DCF) ou la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret sera acquitté en faisant référence au présent mémoire.

96. Toute expédition en provenance des États-Unis et destinée à un autre point aux États-Unis, mais trouvée égarée au Canada par le transporteur ou l'agent d'expédition, doit être renvoyée aux États-Unis en vertu d'un DCF. Le document doit certifier que l'expédition a été trouvée égarée au Canada à la date de la découverte, et que celle-ci est renvoyée aux États-Unis dans l'état où elle a été reçue. Le certificat doit également confirmer que les marchandises sont demeurées sous le contrôle de l'ASFC. Lorsque les marchandises sont exportées, les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC doivent être présentés à l'ASFC au point de sortie. L'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC sera retourné au transporteur ou à l'agent d'expédition, dûment timbré par l'ASFC, et l'exemplaire de la salle des comptoirs recevra un numéro de déclaration de sortie et sera conservé par l'ASFC.
97. Les transporteurs et les agents d'expédition doivent transmettre l'IPEC/Manifeste électronique ainsi que des données de connaissance interne (expéditions groupées) de toutes les marchandises introduites au Canada, y compris les marchandises canadiennes trouvées égarées à l'extérieur du Canada, sauf

exemption ou exception. Après vérification des faits, l'ASFC accordera la mainlevée pour l'expédition au transporteur ou agent d'expédition. La vérification sera jugée concluante ou non selon les preuves fournies par l'administration frontalière étrangère ou le transporteur lui-même. Le DCF sera acquitté par référence au présent memorandum.

98. Les marchandises étrangères trouvées égarées au Canada (après leur arrivée) doivent faire l'objet d'une transmission électronique d'IPEC/Manifeste électronique dès qu'elles sont découvertes par le transporteur ou agent d'expédition. Elles peuvent ensuite être exportées conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et au [Mémoire D3-1-8 : Transport du fret – Exportations](#).

Compte et chargement par l'expéditeur

99. Lorsque le fret est transporté aux termes d'une entente entre le transporteur et l'expéditeur stipulant le compte et le chargement par l'expéditeur, la transmission de contrôle du fret doit clairement indiquer la mention « compte et chargement par l'expéditeur », et toute unité doit être scellée par l'expéditeur avant d'être confiée au transporteur. « Compte et chargement par l'expéditeur » ne constitue pas une description des marchandises.
100. Le transporteur doit tenir un registre des sceaux et inscrire le numéro du sceau dans la transmission de contrôle du fret. Un agent des services frontaliers (ASF) doit superviser la rupture des sceaux de l'expéditeur lorsque cela est requis par l'ASFC. L'ASF apposera un sceau de l'ASFC sur l'unité et notera le nouveau numéro sur les documents.

Résumé de contrôle du fret de l'ASFC

101. Une expédition doit faire l'objet d'un résumé lorsque le document de contrôle du fret (DCF) est composé de plus d'une déclaration en détail ou de tout autre document de dédouanement. Les importateurs ou leurs mandataires (incluant les agents d'expédition et les transporteurs), doivent documenter les résumés sur le formulaire [A10, Résumé de contrôle du fret](#) de l'ASFC.
102. Un formulaire A10, Résumé de contrôle du fret doit être produit pour chaque partie de l'expédition qui exige un acquittement distinct. La quantité totale figurant dans la transmission de contrôle du fret originale du transporteur doit être déclarée en détail dans le résumé de contrôle du fret.
103. Le formulaire A10, Résumé de contrôle du fret, a cinq exemplaires qui sont désignés comme suit :
- (a) exemplaire de contrôle de l'ASFC;
 - (b) exemplaire de la salle des comptoirs;
 - (c) exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC;
 - (d) exemplaire de l'exploitant d'entrepôt; et
 - (e) exemplaire de l'émetteur.

Remarque : Ce formulaire à remplir en ligne peut être téléchargé à partir du [site Web de l'ASFC](#), imprimé et sauvegardé.

104. Chaque résumé de contrôle du fret doit indiquer un numéro unique composé du NCF de la transmission principale des données sur le fret suivi du suffixe X et d'un numéro séquentiel commençant par 1. Par exemple :
- (a) si une expédition figurant sur un manifeste du transporteur doit être déclarée en détail au moyen de trois documents d'acquittement distincts, trois résumés doivent être préparés. Le numéro de contrôle du fret principal 6110 SA12345 doit figurer dans la zone « numéro de contrôle du fret principal » de chaque résumé et les trois résumés doivent porter les numéros 6110 SA12345X1, 6110 SA12345X2, 6110 SA12345X3; ou
 - (b) les limites du système autorisent un maximum de 25 caractères. Par conséquent, lorsqu'un DCF indique un numéro de 23 chiffres et que le document doit faire l'objet d'un résumé plus de neuf fois, le numéro de contrôle du fret indiqué sur le document principal est suivi du suffixe :
 - (i) X1 à X9 pour les neuf premiers résumés;
 - (ii) Y1 à Y9 pour les neuf résumés suivants;
 - (iii) Z1 à Z9 pour les neuf résumés suivants;
 - (iv) A1 à A9 pour les neuf résumés suivants;
 - (v) B1 à B9 pour les neuf résumés suivants; etc.

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

105. L'importateur ou son mandataire doit présenter tous les exemplaires des résumés figurant sur le formulaire [A10, Résumé de contrôle de fret](#), avant la mainlevée de toute partie d'un DCF visé par un résumé.
106. L'exemplaire de contrôle de l'ASFC de chaque résumé est conservé par l'ASFC. Le numéro de contrôle du fret (NCF) original est acquitté manuellement dans le système de l'ASFC en fonction des nouveaux NCF du résumé. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC de chaque résumé doivent être rendus au destinataire pour qu'ils soient présentés avec les documents de dédouanement. L'importateur ou son mandataire doit transmettre l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt de chaque résumé à l'exploitant d'entrepôt à des fins de classement. L'exemplaire de l'émetteur de chaque résumé doit être rendu à l'importateur ou à son mandataire. De plus amples renseignements sur les exigences de tenue des registres des exploitants d'entrepôt figurent dans le [Mémoire D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#).
107. En aucun cas, le fret ne peut être retiré d'un entrepôt d'attente une fois que les résumés ont été présentés sans qu'un document d'acquittement valide ou qu'un nouveau manifeste soit présenté pour contrôler le mouvement des marchandises. Un défaut d'observation entraînera l'imposition d'une sanction pécuniaire du RSAP.

Nouveaux documents de contrôle du fret

108. Lorsque le fret doit faire l'objet d'un nouveau manifeste (par exemple, la responsabilité du transporteur qui transporte l'expédition en douane ou la destination indiquée sur le document de contrôle du fret antérieur a changé), un nouveau document de contrôle du fret (DCF), soit un formulaire [A8A\(B\), En douane – Document de contrôle du fret](#), aussi appelé nouveau manifeste, doit être présenté à l'ASFC avant que les marchandises puissent poursuivre leur route. Le nouveau manifeste doit être présenté au bureau de l'ASFC où la marchandise se trouve. Les renseignements indiqués sur le nouveau manifeste doivent concorder avec ceux dans la transmission de contrôle du fret originale. Le nouveau manifeste sera approuvé une fois que l'ancien NCF a le statut « arrivé ». Tout écart doit être approuvé par le bureau de l'ASFC où la marchandise se trouve. Le nouveau DCF doit porter un nouveau NCF et le NCF original doit être noté dans la zone « numéro de contrôle du fret antérieur ».
109. Les envois groupés ne peuvent pas faire l'objet d'un nouveau manifeste que s'ils sont en transit ou qu'ils font l'objet d'une exception prévue dans le [Mémoire D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#) :
- (a) permettre temporairement la soumission de connaissances internes ou de données supplémentaires sur le fret groupé provenant de l'étranger et transitant par le Canada vers les États-Unis (destination à l'étranger-Canada-États-Unis), lorsque tous les connaissances internes de l'expédition groupée transitent par le Canada et sont exportés ensembles.
110. Un nouveau manifeste d'une expédition groupée est possible si les conditions suivantes sont rencontrées :
- (a) les rapports de données supplémentaires sont transmis avant l'arrivée au lieu des connaissances internes électroniques;
 - (b) toutes les expéditions faisant l'objet de la consolidation sont exportées en même temps;
 - (c) un nouveau manifeste papier est présenté par le transporteur qui transporte l'expédition au port d'exportation en utilisant le NCF primaire consolidé comme le NCF précédent sur le nouveau manifeste; et
 - (d) l'expédition groupée sera déclarée à titre d'exportation conformément au [Mémoire D3-1-8 : Transport du fret – Exportations](#).
111. Le code du transporteur qui apparaît dans la zone « code du transporteur/numéro de contrôle du fret » du nouveau DCF correspond au transporteur responsable des marchandises.
112. Si l'expédition initiale doit être fractionnée pour être acheminée vers plusieurs destinations, ou fractionnée pour être exportée sur multiples moyens de transport, de nouveaux manifestes (plusieurs formulaires A8A(B), En douane – Document de contrôle du fret) doivent être produits, un pour chaque fraction de l'expédition, par destination. Tous les nouveaux manifestes établis pour les différentes parties de l'expédition visée par la transmission de contrôle du fret originale doivent être présentés en même temps à l'ASFC.

113. Tous les exemplaires des nouveaux manifestes A8A(B), En douane – Document de contrôle du fret doivent être présentés à l'ASFC. L'ASFC conserve l'exemplaire de la poste et l'exemplaire de la gare des nouveaux manifestes A8A(B), En douane – Document de contrôle du fret, tandis que les autres exemplaires sont remis au transporteur. Le NCF original est acquitté manuellement dans les systèmes de l'ASFC avec le numéro du nouveau manifeste.

Déroutements (processus papier pour les exemptions/exceptions de l'IPEC/Manifeste électronique)

114. Un déroutement est un changement d'itinéraire lorsqu'une expédition est réacheminée à un autre bureau de l'ASFC avant d'arriver au bureau de l'ASFC ou à l'entrepôt d'attente indiqué sur le DCF. S'il est déterminé que les marchandises auraient dû être dirigées vers un autre bureau de l'ASFC en vue de la mainlevée uniquement après leur arrivée à destination, un nouveau manifeste doit être présenté. Un seul déroutement de la même expédition sera permis avant la production d'un nouveau DCF.
115. Il incombe au transporteur dans le système expédié duquel le déroutement s'effectue de remplir le formulaire [A30, Avis de déroutement](#) en deux exemplaires, qu'il annexera à la copie du DCF pour la salle des comptoirs. L'A30, Avis de déroutement peut être complété en ligne et sauvegardé.
116. L'avis de déroutement sera fourni par le transporteur en format 21,5 sur 14 cm (8 sur 5 po) et imprimé sur du papier bleu. Si le transporteur le souhaite, il peut l'imprimer en trois exemplaires. Le troisième sera frappé par le timbre-dateur et lui sera retourné pour ses dossiers.
117. L'avis de déroutement ainsi que les copies du document de contrôle du fret (DCF) pour la salle des comptoirs et l'autorisation de livraison de l'ASFC doivent être remis au destinataire, ou au transporteur correspondant le cas échéant, afin d'être présentés avec les documents d'acquittement connexes au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'avis de déroutement restera avec le document d'acquittement jusqu'à numérotation.
118. L'ASFC ne peut accorder la mainlevée aux expéditions déroutées sans un avis de déroutement joint au DCF. Dans le cas où le transporteur néglige de fournir un avis de déroutement au destinataire, il incombe au destinataire de l'obtenir du transporteur ou de préparer un avis de déroutement (en double exemplaire) pour le présenter à l'ASFC.
119. S'il y a un écart, le bureau de l'ASFC où se fait la mainlevée doit communiquer avec le bureau de l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) en lui retournant l'avis de déroutement avec un exemplaire du DCF. C'est au bureau de l'ASFC au PPA qu'il incombe de régler cet écart.
120. Lorsqu'une partie d'une expédition doit être déroutée vers un autre bureau de l'ASFC en vue de la mainlevée, des résumés doivent être préparés pour viser les parties déroutées de l'expédition ainsi que les parties de l'expédition qui doivent

être dédouanées localement. Les parties déroutées peuvent cependant faire l'objet d'un nouveau manifeste qui annulera le résumé.

121. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la procédures de déclaration des déroutements en fonction des différents modes lorsque les données ont été transmises électroniquement, consulter les mémorandums de la série des [Mémorandums D3 - Transport](#).

Déroutement d'urgence – marchandises transportées à l'intérieur du Canada

121. La personne responsable du moyen de transport doit déclarer tout déroutement d'urgence imprévu; diverses raisons peuvent être invoquées, telles que de mauvaises conditions météorologiques ou des raisons mécaniques, médicales ou de sécurité, etc.
122. Si un moyen de transport chargé au Canada et destiné à un autre port canadien est dérouté d'urgence vers un port étranger pour une des raisons susmentionnées, voici ce qui se produira :
- (a) Si, au port étranger, les marchandises et le personnel canadiens demeurent à bord du moyen de transport pour la durée de la situation d'urgence, si aucune autre marchandise n'y est chargée ou déchargée et aucun membre du personnel n'y monte ou n'en descend, puis si, une fois la situation d'urgence réglée, le fret et le personnel repartent vers leur destination canadienne initiale, l'ASFC procédera à leur contrôle lorsqu'ils seront à destination. La transmission de l'IPEC/Manifeste électronique n'est pas exigée. Voici les directives relatives à la déclaration dans divers modes :
 - (i) mode maritime : Formulaire [A6 Déclaration générale](#) à remettre à l'ASFC au port en question;
 - (ii) mode routier : Déclaration de vive voix à effectuer au point d'entrée de l'ASFC; et
 - (iii) mode aérien : [Formulaire AG1 Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) rempli, à présenter.
 - (iv) mode ferroviaire : Formulaire A1, Déclaration d'entrée de train.
 - (b) Si, au port étranger, des marchandises canadiennes sont déchargées du moyen de transport ou si l'un des membres du personnel en descend, ou si d'autres marchandises y sont chargées ou d'autres membres du personnel y montent, l'exemption de déclaration qu'entraîne le déroutement d'urgence ne s'applique plus, et **la transmission complète de l'IPEC/Manifeste électronique est exigée** dans les délais prescrits selon le mode de transport, y compris des déclarations de fret pour toutes les expéditions à bord, chargées tant au Canada qu'au port étranger.

123. Pour connaître les procédures relatives à la déclaration à l'arrivée lorsque la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique n'est pas exigée [comme il est indiqué au point (a) ci-dessus], consulter le mémorandum propre au mode concerné dans la série des [Mémorandums D3 - Transport](#), y compris l'annexe C du [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](#), où figurent les coordonnées du Centre national de ciblage (CNC) et des points d'entrée régionaux.

Exigences en matière de livraison

124. Les marchandises en douane dont la mainlevée n'a pas été accordée par l'ASFC au PPA doivent être livrées à un entrepôt d'attente approuvé par l'ASFC et spécifiquement conçu pour fins de mainlevée par l'ASFC, à moins qu'elles ne soient exemptées de cette exigence par l'ASFC.
125. Les renseignements sur les conditions générales de livraison aux entrepôts d'attente selon le mode figurent dans les mémorandums de la série des [Mémorandums D3 - Transport](#).
126. Dans tous les modes, une fois les marchandises pour lesquelles la mainlevée n'a pas encore été accordée arrivent à un entrepôt d'attente, l'exploitant de l'entrepôt doit transmettre un message d'attestation de l'arrivée à l'entrepôt d'attente (MAAEA) pour chacun des NCF destinés à cet entrepôt, qu'ils soient sur support électronique ou papier. L'exploitant de l'entrepôt doit s'inscrire auprès de l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC) afin de se conformer aux exigences liées aux MAAEA, puis transmettre ces messages par ÉDI, puisque le portail du Manifeste électronique n'offre actuellement pas cette fonction. Des renseignements sur les MAAEA et autres avis figurent au [chapitre 11: Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique-Avis](#) (DECCE).
127. Quand plusieurs conteneurs sont déclarés ensemble sur un même DCF mais ne doivent pas arriver à l'entrepôt en même temps, l'exploitant de celui-ci peut envoyer un MAAEA relatif à ce DCF dès l'arrivée physique du premier conteneur, à condition que tous les conteneurs du DCF se trouvent déjà physiquement au Canada.

Exigences en matière de livraison – Exemptions

128. Les marchandises suivantes ont été exemptées des exigences en matière de livraison énoncées plus haut dans le présent mémorandum :
- (a) les articles importés en tant qu'effets d'immigrants (numéro tarifaire 9807.00.00) ou en vertu des dispositions des numéros tarifaires 9805.00.00 et 9808.00.00, et livrés dans un bureau de l'ASFC; et
 - (b) les marchandises importées, pour une période ne dépassant pas six mois, comme matériel de démonstration dans un congrès ou une exposition

- publique où les marchandises de plusieurs fabricants ou producteurs y sont présentées; et
- (c) les conteneurs vides remplacés pour le chargement du fret destiné à l'exportation; et
 - (d) les marchandises visées par la [Loi sur les explosifs](#); et
 - (e) les marchandises transférées d'un entrepôt de stockage relevant d'un bureau de l'ASFC à un entrepôt de stockage relevant d'un autre bureau de l'ASFC, pourvu que les zones indiquant les bureaux d'envoi et de réception de l'ASFC dans la transmission de contrôle du fret soient correctement remplies; et
 - (f) lorsqu'il n'y a pas d'entrepôt d'attente situé à l'emplacement, les marchandises qui sont destinées à un entrepôt de stockage relevant du bureau de l'ASFC à la frontière peuvent être acheminées directement au bureau de l'ASFC à la frontière; et
 - (g) les marchandises appartenant au gouvernement des États-Unis, arrivant par mode routier et destinées à Argentina, Terre-Neuve, aux fins de mainlevée (à condition que les marchandises importées respectent les restrictions imposées par la [Loi de 2001 sur l'accise](#)); et
 - (h) les marchandises destinées à une boutique hors taxe.

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

- 129. Les spiritueux (y compris la bière), le vin et les produits du tabac doivent être scellés conformément aux exigences du présent mémorandum sur la pose des sceaux.
- 130. Les produits particuliers, tels que les produits en vrac et les produits liquides, peuvent être livrés directement à un entrepôt d'attente agréé pour les recevoir. De plus amples renseignements à ce sujet figurent dans le [Mémorandum D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#).
- 131. Pour des renseignements supplémentaires sur les exigences en matière d'entreposage et de livraison et les restrictions relatives aux produits de l'alcool et du tabac, consulter les mémorandums suivants :
 - (a) [Mémorandum D3-1-3 : Importations commerciales de boissons enivrantes](#);
 - (b) [Mémorandum D4-3-5 : Boutiques hors taxes – Exigences concernant les ventes et le contrôle des stocks](#); et
 - (c) [Mémorandum D18-3-1 : Déclaration et déclaration en détail des droits d'accise sur le tabac, les produits du tabac, le vin et les spiritueux importés, et mainlevée de ces marchandises](#).
- 132. Pour des renseignements supplémentaires sur la politique de l'accise relative à l'alcool et aux produits du tabac, communiquer avec la section Droits d'accise de votre bureau régional de l'Agence du revenu Canada (ARC). Pour un répertoire des bureaux régionaux, consulter le [site Web de l'ARC](#).

Transport et contrôle au Canada du fret n'ayant pas obtenu la mainlevée

134. La question de la circulation entre entrepôts d'attente est traitée dans la série des [Mémoires D3 - Transport](#), qui décrivent les procédures de contrôle du fret applicables aux différents modes de transport.
135. Les marchandises transférées d'un entrepôt d'attente à un entrepôt de stockage privé ne feront pas l'objet d'un DCF, car le contrôle de l'ASFC est effectué au moyen d'une [déclaration en détail commerciale](#) (DDC). L'importateur officiel au nom de qui le transfert a été effectué sera responsable des pertes. Cette règle s'applique également aux marchandises transférées entre des entrepôts de stockage privés relevant d'un seul bureau de l'ASFC.
136. Les marchandises transférées d'un entrepôt de stockage public ou dans un tel entrepôt doivent être documentées sur un DCF. Un DCF sera aussi requis lorsque des marchandises sont transférées d'un entrepôt de stockage public ou privé à un autre relevant de l'ASFC, ou dans un entrepôt de stockage privé ou public relevant d'un autre bureau de l'ASFC.
137. Le DCF visant le transfert doit, dans la mesure du possible, être présenté en même temps que la DDC et mentionner le numéro de la DDC dans la zone de description des marchandises. La quantité et la désignation des marchandises indiquées sur le DCF doivent être les mêmes que sur la DDC. Lorsque les marchandises sont déplacées d'un entrepôt d'attente vers un entrepôt de stockage public, l'ASFC valide le DCF visant le transfert des marchandises.
138. Après la validation de la DDC et du DCF, les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC du DCF seront retournés au transporteur pour être présentés à l'exploitant d'entrepôt qui a reçu les marchandises. L'ASFC conservera les exemplaires de la poste et de la gare du DCF à des fins de contrôle.
139. Dès la livraison des marchandises à l'entrepôt de stockage, l'exploitant d'entrepôt doit en accuser réception sur les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC. Tout écart dans le nombre des pièces doit aussi être noté.
140. Lorsque les marchandises ont été transférées d'un entrepôt de stockage, l'exploitant d'entrepôt doit remettre les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC au destinataire ou à son mandataire, qui les présentera subséquemment avec la DDC, aux fins de ré-entreposage.
141. Une retenue au premier port d'arrivée (PPA) supplante une autorisation de déplacer accordée préalablement par l'ASFC. Lorsqu'une expédition est retenue à des fins d'examen pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, elle sera placée dans l'entrepôt d'attente principal du PPA. L'acheminement de la marchandise de l'entrepôt d'attente principal du PPA ou du bureau désigné du

secteur commercial vers l'intérieur n'est pas permis à moins d'avoir été autorisé par l'ASFC.

Avis de mainlevée des marchandises aux exploitants d'entrepôt

142. Au sujet des documents requis pour la mainlevée des marchandises en entrepôt d'attente, voir le *mémoire* [D17-1-4 : Mainlevée des marchandises commerciales](#). Pour leur part, les exploitants peuvent sortir des marchandises de leurs entrepôts d'attente sur présentation des documents prévus au *mémoire* [D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#).
143. Pour recevoir l'avis de dégroupement, l'avis de mainlevée ou l'avis d'autorisation de livraison du PAD, les exploitants d'entrepôt doivent consulter le [chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis](#) (DECCE).
144. Lorsque plus d'une expédition est transportée dans le wagon, la remorque ou le conteneur, l'exploitant d'entrepôt est tenu de s'assurer que seule l'expédition désignée fasse l'objet d'une mainlevée ou que le wagon, la remorque ou le conteneur soit retenu jusqu'à la mainlevée de tout le contenu.
145. Si une expédition a été retenue en vertu de l'IPEC/Manifeste électronique, cette retenue l'emporte sur la mainlevée des marchandises. La mainlevée ne peut être accordée aux marchandises tant que la retenue n'a pas été levée par l'ASFC.

Documents de contrôle du fret en souffrance – Procédures de retraçage

146. La déclaration présentée à l'ASFC par le transporteur, au moyen du DCF, prouve, en l'absence de toute preuve du contraire, que les marchandises sont à bord du véhicule et que toutes les marchandises déclarées sont considérées comme arrivées. Par conséquent, le transporteur est redevable des droits et des taxes payables sur toutes les marchandises déclarées, sauf si l'une des conditions exceptionnelles prévues au paragraphe 20(2) de la [Loi sur les douanes](#) est présente ou si la preuve est fournie que les marchandises n'ont pas servi à des fins de commerce ou de consommation au Canada sans avoir fait l'objet d'une mainlevée de l'ASFC. Conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), le paiement ou la preuve doit être présenté à l'ASFC dans les 70 jours suivant la date de la déclaration initiale.
147. Les procédures de retraçage sont amorcées par l'ASFC à l'égard de tous les DCF en souffrance qui n'ont pas été encore acquittés 40 jours après la date de la déclaration initiale à l'ASFC.
148. Avant d'envoyer un formulaire A19, Note circulante – ASFC, l'ASFC confirmera si les marchandises sont dans un entrepôt d'attente de l'ASFC ou dans un autre lieu de retenue approuvé. Si les marchandises sont trouvées, les procédures relatives

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

149. Si les marchandises ne se trouvent pas dans l'entrepôt d'attente, il faut envoyer un formulaire A19, Note circulante – ASFC, au transporteur officiel (c.-à-d. le transporteur dont le code de transporteur est indiqué dans la transmission de contrôle du fret en souffrance).
150. Le formulaire A19, Note circulante – ASFC, accorde au transporteur 30 jours pour présenter les marchandises aux fins d'examen ou pour fournir la preuve que les marchandises ne sont pas entrées au Canada à des fins commerciales ou de consommation sans avoir fait l'objet d'un examen ou de la mainlevée de l'ASFC, ou pour fournir la preuve que les marchandises ont été exportées ou que la responsabilité de l'expédition en douane a été transférée à un autre transporteur cautionné ou à un exploitant d'entrepôt d'attente.
151. Lorsqu'une preuve satisfaisante démontre que les marchandises n'ont pas servi à des fins de consommation au Canada sans avoir fait l'objet d'un examen ou d'une mainlevée de l'ASFC, le transporteur doit être exempté du paiement des droits et taxes. Vous trouverez ci-après les lignes directrices concernant les preuves qui sont jugées comme étant satisfaisantes :
 - (a) la preuve que les marchandises ont été dédouanées par l'ASFC via le système de notification de mainlevée (RNS) ou le message D4 «mainlevée » du Manifeste électronique. De plus, un message « arrivé » dans le cadre de la série d'avis du Manifeste électronique émis par l'ASFC lorsque les marchandises sont arrivées via un MAAEA et qu'une mainlevée n'est pas au dossier; ou
 - (b) les marchandises n'ont pas été chargées à l'extérieur du Canada. Une attestation écrite émanant de l'exportateur, de l'autorité portuaire étrangère ou de tout autre responsable sachant que les marchandises se trouvent dans un pays étranger et n'ont pas été chargées pour être transportées au Canada; ou
 - (c) La marchandise manquante s'est produite à l'extérieur du Canada. Une preuve écrite de l'acquittement d'une réclamation par un transporteur étranger à l'appui de l'affirmation que la marchandise manquante s'est produite à l'extérieur du Canada, ou une attestation par un agent de la paix ou des douanes étrangères selon laquelle les marchandises ont été perdues ou détruites par accident ou suivant tout autre événement imprévu à l'étranger; ou
 - (d) les marchandises ont été livrées à un entrepôt d'attente approuvé par l'ASFC. Un document de réception signé par l'exploitant de l'entrepôt d'attente, ou le MAAEA qui a été accepté par l'ASFC; ou
 - (e) les marchandises ont été transférées en douane à un autre transporteur cautionné. Un document de transfert ou un exemplaire du document de contrôle du fret portant la signature d'un représentant du cessionnaire ainsi que la mention « en douane ». Cela ne s'applique qu'aux expéditions qui sont remises à un autre transporteur pour être acheminées jusqu'à leur destination finale; ou

- (f) les marchandises ont été exportées du Canada alors qu'elles étaient encore en douane. Un exemplaire du document de contrôle du fret ou de la déclaration d'exportation électronique en vertu duquel les marchandises ont été exportées sans quitter le système du transporteur, ou un exemplaire d'une déclaration pour la consommation aux États-Unis, ou tout autre document de déclaration en détail provenant d'un gouvernement étranger; ou
- (g) les marchandises ont été détruites après avoir été déchargées au Canada, avant que la mainlevée n'ait été accordée par l'ASFC. La preuve de la destruction à la suite d'un accident, d'un incendie, etc. sous la forme d'un rapport rédigé par les services de police ou les services d'incendie, ou les restes d'articles identifiables comme étant les marchandises visées par le DCF sont acceptés.

152. Si, à la réception du formulaire A19, Note circulante – ASFC, le transporteur détermine que le chargement se trouve sous sa responsabilité, le fret doit être livré immédiatement à l'entrepôt d'attente. Le transporteur doit informer le destinataire et l'ASFC de l'emplacement des marchandises.
153. L'ASFC accordera au destinataire deux jours ouvrables après avoir reçu un avis du transporteur, de l'exploitant d'entrepôt ou de l'importateur/du courtier qu'un document de déclaration en détail est requis, pour présenter un document de déclaration en détail relatif aux marchandises avant d'envoyer un formulaire E44, Avis – Marchandises non réclamées, et de transférer les marchandises au dépôt de douane. Le formulaire sert à aviser l'importateur et le transporteur que des marchandises non réclamées sont restées dans un bureau de l'ASFC, un entrepôt d'inspection de poste-frontière terrestre, un entrepôt d'attente ou un entrepôt de douane, et qu'elles doivent être réclamées dans les 30 jours après l'envoi du formulaire E44, Avis – Marchandises non réclamées sous peine d'être confisquées au profit de l'État. Ce qui a été confisqué au profit de l'État ne peut plus être réclamé par son importateur ni par son propriétaire. Un modèle de formulaire E44, Avis – Marchandises non réclamées figure à Annexe A du [Mémoire D4-1-5 : Entreposage des marchandises](#).
154. Lorsqu'un transporteur présente à l'ASFC une preuve acceptable du transfert en douane des marchandises à un autre transporteur cautionné pour qu'elles soient acheminées en vertu d'un nouveau manifeste jusqu'à un autre bureau de l'ASFC, le transporteur original n'est plus responsable des marchandises. Une Note circulante de l'ASFC sera envoyée au transporteur qui a reçu les marchandises, accompagnée d'une copie du DCF et d'une copie de la preuve du transfert, et le transporteur sera tenu responsable des marchandises.
- Remarque :** Le fait de ne pas répondre à une Note circulante de l'ASFC dans le délai prescrit de 30 jours peut entraîner l'imposition d'une sanction.
155. Lorsque la preuve de la cession légale des marchandises n'est pas présentée à l'ASFC dans le délai de 30 jours de la note circulante de l'ASFC, les droits peuvent

être inscrits sur la DDC ou BSF144, Facture, selon la partie responsable du paiement des droits et taxes.

156. Lorsque l'importateur a reçu les marchandises, mais que les droits et taxes n'ont pas été pris en compte (c.-à-d. livraison illégale ou sortie illégale d'un entrepôt d'attente), l'importateur doit être informé par écrit qu'il doit présenter une déclaration volontaire sur la DDC dans les 30 jours.
157. Lorsqu'il est déterminé que le transporteur ou l'exploitant d'entrepôt est responsable des droits et taxes dus sur les marchandises (p. ex. marchandises en douane perdues ou non déclarées en détail ou lorsque l'importateur a déclaré les droits et taxes sur les marchandises livrées ou enlevées illégalement d'un entrepôt d'attente), une demande de paiement des droits et taxes doit être faite sur le formulaire BSF144, Facture. L'accusé de réception du paiement se fera avec le formulaire K21, Reçu de caisse.
158. Le formulaire BSF144, Facture, accorde au transporteur 30 jours, à compter de la date d'envoi, pour effectuer le paiement. Si celui-ci n'est pas effectué dans le délai prescrit, une demande formelle de paiement ou d'engagement d'une autre forme de garantie, le cas échéant, sera envoyée à la société de garantie. En outre, tous les privilèges que confère le cautionnement au transporteur peuvent lui être retirés. Les demandes de remboursement présentées au moyen d'un formulaire BSF144, Facture seront prises en considération si une preuve satisfaisante est présentée à l'ASFC dans les deux ans suivant la date de paiement.
159. Dans le cas d'expéditions d'importations en souffrance visées par un cautionnement pour un seul voyage, le bureau de l'ASFC de la destination doit demander une copie du cautionnement et de la demande de cautionnement au bureau émetteur afin de faciliter le retraçage de l'expédition ou des demandes adressées à la société de garantie.
160. Le bureau émetteur de l'ASFC sera responsable du retraçage des expéditions en transit en souffrance lorsque les expéditions seront visées par un formulaire [A8B, Manifeste de transit – Canada – États-Unis](#).

Expéditions assujetties aux exigences d'autres ministères

161. Les transmissions de contrôle du fret qui ne sont pas acquittées, y compris les documents de transit non acquittés, peuvent viser des expéditions qui sont assujetties aux exigences d'autres ministères. Ces exigences doivent être prises en considération lorsque des recherches sont effectuées, consulter la série des [Mémoires D19 : Lois et règlements des autres ministères](#).
162. L'ASFC devrait aussi communiquer les renseignements sur le fret non acquitté aux autres ministères, à des fins de suivi, le cas échéant.

Plan d'urgence en cas de pannes de système

163. Le [Plan d'urgence en cas de pannes de système](#) de l'ASFC établit les procédures pour l'importation de marchandises commerciales dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC dans tous les modes.
164. Pour obtenir plus de précisions, les clients peuvent communiquer avec l'USTCC, au 1-888-957-7224.

Renseignements sur les sanctions

165. Pour plus de renseignements sur les sanctions administratives pécuniaires, consulter le [Mémoire D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). Consulter aussi la page Web du [RSAP](#).
166. D'autres sanctions administratives, comme la révocation de privilèges de programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être applicables.

Commande de publications et de formulaires de l'ASFC

167. Vous pouvez commander des publications et des formulaires de l'ASFC de diverses façons :
- (a) **en ligne** – Un formulaire de commande en direct vous permettra de choisir parmi divers formulaires et publications que vous désirez voir livrer à votre adresse. Vous pouvez obtenir la liste des commandes en direct en consultant le [site Web de l'ASFC](#); ou
 - (b) **impression particulière** – Les spécifications pour documents de contrôle du fret pour impression particulière [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#) et les spécifications de codes à barres pertinentes figurent respectivement aux [annexe B : Spécifications du formulaire A8A\(B\) – En douane, Document de contrôle du fret](#) et [annexe C : Caractéristiques du codage à barres pour les numéros de contrôle du fret \(NCF\)](#) du présent memorandum.
168. Un grand nombre de formulaires peuvent maintenant être téléchargés à partir du [site Web de l'ASFC](#), remplis, sauvegardés et imprimés, offrant une alternative aux documents papier.

Annexe A : Directives pour remplir le formulaire [A10, Résumé de contrôle du fret](#)

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

douanes et de la protection des frontières des États-Unis où le transporteur routier franchit la frontière pour entrer au Canada ou le bureau le plus proche.

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

Bureau de l'ASFC — Indiquer le bureau de l'ASFC où les résumés sont présentés. Les bureaux de l'ASFC figurent dans le [répertoire des bureaux et services de l'ASFC](#).

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

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

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

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

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

Numéro de contrôle du fret — Indiquer le numéro de contrôle du fret du transporteur tel qu'indiqué sur le document de contrôle du fret principal du transporteur suivi d'un X et d'un chiffre d'identification, p. ex. 6107123X1, 6107123X2. Voir au présent mémoire les directives pour numéroter les résumés lorsque le numéro de contrôle du fret principal comprend 23 chiffres et lorsque le document doit faire l'objet d'un résumé plus de neuf fois.

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

Emplacement des marchandises — Indiquer le nom et l'adresse et le code de sous-emplacement de l'entrepôt d'attente où les marchandises sont entreposées avant d'être dédouanées par l'ASFC. Vous trouverez une liste des codes de sous-emplacement d'entrepôts d'attente sur le [site Web de l'ASFC](#).

Nombre de pièces — Indiquer la quantité de marchandises déclarées.

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

Description et pièces

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

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

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

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

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

Annexe B : Spécifications du formulaire A8A(B), En Douane - Document de contrôle du fret

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

8. Tous les exemplaires de l'ASFC du document de contrôle du fret peuvent être de couleur blanche.
9. Ce qui suit doit être imprimé au bas des exemplaires du document de contrôle du fret :
 - (a) exemplaire de la poste
 - (b) exemplaire de la gare (le cas échéant)
 - (c) exemplaire de la salle des comptoirs
 - (d) exemplaire de l'exploitant d'entrepôt
 - (e) exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC
10. L'indicatif des exemplaires (c'est-à-dire, exemplaire de la poste, exemplaire de la gare, exemplaire de la salle des comptoirs, exemplaire de l'exploitant d'entrepôt, exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC) doit être imprimé en Helvetica régulier (8 points).

Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC

11. Une zone réservée au timbre de mainlevée de l'ASFC doit figurer sur l'exemplaires de l'autorisation de livraison de l'ASFC avec la rédaction suivante: « avant que les marchandises soient libérées et délivrées au destinataire cette copie doit être estampillée par l'ASFC ». La zone pour l'estampille de mainlevée doit paraître seulement sur l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC, à la place de la zone libre disponible sur tous les autres exemplaires du document de contrôle du fret. Les spécifications visant la longueur de la zone réservée à l'estampille de mainlevée de l'ASFC sont les mêmes que pour la zone libre.
12. Lorsque du fret doit faire l'objet d'une mainlevée dans un bureau intérieur de l'ASFC, la mention « en douane » doit être estampillée ou pré-imprimée sur chaque copie du document de contrôle du fret.
13. Le symbole de la société ainsi que le nom et l'adresse (au-dessus de la zone du numéro d'acquittement) doivent être d'une grandeur proportionnelle à l'espace disponible sur le document. Vous trouverez un exemplaire de ce formulaire sur le site [Web de l'ASFC](#).

Opérations non assujetties à la post vérification

14. À l'exception des transporteurs maritimes, tous les transporteurs doivent utiliser un jeu de formulaires comprenant cinq exemplaires dans l'ordre suivant :
 - (a) exemplaire de la poste
 - (b) exemplaire de la gare
 - (c) exemplaire de la salle des comptoirs
 - (d) exemplaire de l'exploitant d'entrepôt
 - (e) exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC

15. Le fret à décharger au Canada doit être déclaré, à l'arrivée du navire, au bureau local de l'ASFC au moyen d'un formulaire [A6A, Cargaison/Manifeste de la cargaison](#).
16. Lorsque des exemplaires des connaissements sont présentés, une liste de tous les numéros de connaissement ainsi que les marques et les numéros de tous les conteneurs à bord doit être jointe au formulaire de déclaration d'entrée.

Numéros de contrôle du fret

17. Le numéro de contrôle du fret est le code de transporteur attribué par l'ASFC, suivi d'un numéro unique attribué par le transporteur. Le numéro de contrôle du fret ne doit pas être réutilisé pendant une période de trois ans, à l'exception des numéros de contrôle du fret dans le mode aérien. Les numéros de contrôle du fret dans le mode aérien peuvent être réutilisés au bout d'un an. Pour tout renseignement supplémentaire sur les périodes de réutilisation du numéro de contrôle du fret dans le mode aérien, consulter le [Mémoire D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#).
18. Les agents d'expédition et les transporteurs routiers qui font imprimer leurs documents de contrôle du fret pour impression particulière sont tenus d'inscrire le numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres sur tous les exemplaires du jeu de documents.
19. Les spécifications visant les codes à barres pour le numéro de contrôle du fret figurent à [l'annexe C : Spécifications des codes à barres pour les numéros de contrôle du fret \(NCF\)](#) du présent mémoire. Les numéros de contrôle du fret sous forme de codes à barres et lisibles par l'utilisateur doivent être approuvés par l'ASFC avant l'impression du document de contrôle du fret ou des étiquettes.

Annexe C : Caractéristiques du codage à barres pour les numéros de contrôle du fret (NCF)

Partie I

1. Représentation symbolique du codage à barres

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

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

- b) le code 128 est défini dans le document AIM USS-128 (USD-6). Le total du contrôle modulo 103 est un élément obligatoire du code 128.

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

2. **Largeur de la barre étroite**

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

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

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

3. **Largeur de la barre large**

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

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

4. **Longueur des zones non imprimées**

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

5. **Hauteur du symbole de code à barres**

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

6. **Longueur du symbole de code à barres**

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

7. **Présentation lisible par l'utilisateur**

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

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

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

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

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

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

8. Rapport de contraste

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

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

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

9. Lisibilité

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

10. Durée

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

11. Type d'impression

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

12. Dimensions de l'étiquette

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

l'étiquette. Les étiquettes doivent être autocollantes, durables et à l'épreuve des taches.

Partie II

1. Symbole de code à barres

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

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

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

2. Expéditions du SEA

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

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

Exemple :

ABC Carriers Ltée.
9999 SEA 000001

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

Au-dessus du numéro,
Exemple :
SEA - ABC Carriers Ltée.
9999 000001

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

Remarque — L'ASFC préfère l'option *b*).

3. **Secteur délimité**

Le secteur délimité sur le [A8A\(B\), En douane – Document de contrôle du fret](#) ne doit pas dépasser 5 po, soit 12,7 cm de longueur et 1,5 po, soit 3,81 cm de hauteur. Sa surface ne doit pas dépasser la surface maximale d'une étiquette.

4. **Numérotation**

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

5. **Tests**

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

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

L'ASFC enverra au demandeur une lettre expliquant les résultats du test du code à barres.

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

Les modèles de documents et étiquettes marqués de codes à barres doivent d'abord être soumis pour approbation à :

L'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC)
Téléphone : 1-888-957-7224 (Canada et aux États-Unis)
Option 1 pour les transactions ÉDI
Option 2 pour l'assistance technique relative au portail
Courriel : tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca

Annexe D : Directives pour remplir le formulaire A8A(B), En Douane - Document de contrôle du fret

Vous trouverez ci-après les renseignements qui doivent figurer sur le document de contrôle du fret. En ce qui a trait aux éléments de données qui doivent figurer sur les déclarations IPEC/Manifeste électronique par voie électronique dans les modes aérien et maritime, consulter le [Mémoire D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#) et le [Mémoire D3-5-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#).

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

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

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

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

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

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

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

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

Code du transporteur/numéro de contrôle du fret — Le transporteur doit attribuer le numéro de contrôle du fret sur les documents de contrôle du fret pour impression

particulière conformément aux directives décrites dans [l'annexe C : Caractéristiques du codage à barres pour les numéros de contrôle du fret \(NCF\)](#) du présent mémorandum.

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

Nombre de colis — Indiquer la quantité de marchandises déclarée.

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

Nombre de colis / Désignation et marques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1-888-957-7224 (Canada et aux États-Unis)

Option 1 pour les transactions ÉDI

Option 2 pour l'assistance technique relative au portail

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

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

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

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

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

Annexe E : Exigences à l'égard des données sur le fret lors de la présentation de la version papier de la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique

Point	Nom	Routier	Maritime	Ferroviaire	Aérien	Agent d'expédition
1	Numéro de référence du moyen de transport (NRMT)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Point	Nom	Routier	Maritime	Ferroviaire	Aérien	Agent d'expédition
2	Premier port d'arrivée (PPA)	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
3	Numéro de contrôle du fret (NCF)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
4	Numéro du conteneur	Non	Oui	Non	Non	Oui
5	Code de transporteur associé au transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) (mode aérien seulement)	Non	Non	Non	Oui	Non
6	Numéro de téléphone du transporteur (on recommande de fournir un numéro où quelqu'un peut être joint en tout temps) (à la demande d'un agent des services frontaliers, le conducteur peut fournir les coordonnées)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Point	Nom	Routier	Maritime	Ferroviaire	Aérien	Agent d'expédition
7	Port étranger ou lieu de chargement à l'étranger pour le mode maritime et aéroport de chargement à l'étranger pour le mode aérien	Non	Oui	Non	Oui	Non
8	Itinéraire (modes aérien et maritime seulement)	Non	Oui	Non	Oui	Non
9	Destinataire : - Nom du destinataire - Adresse du destinataire - Ville du destinataire - Code du pays du destinataire - Province/État¹ du destinataire - Code postal/Zip¹ du destinataire	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
10	Expéditeur : - Nom de l'expéditeur - Adresse de l'expéditeur	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Point	Nom	Routier	Maritime	Ferroviaire	Aérien	Agent d'expédition
	• Ville de l'expéditeur • Code du pays de l'expéditeur • Province/État¹ de l'expéditeur • Code postal/Zip¹ de l'expéditeur					
11	Adresse de livraison (à fournir si elle diffère de l'adresse du destinataire) : • Nom de la compagnie de livraison • Adresse de livraison • Ville de la livraison • Code du pays de la livraison • Province/État¹ de la livraison • Code postal/Zip¹ de la livraison	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
12	Partie à aviser (renseignement à fournir si possible; correspond au nom et à l'adresse de toutes les parties, outre le destinataire et	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Point	Nom	Routier	Maritime	Ferroviaire	Aérien	Agent d'expédition
	l'expéditeur, qui doivent être informées de l'arrivée des marchandises au Canada) : • Nom de la partie à aviser • Adresse de la partie à aviser • Ville de la partie à aviser • Code du pays de la partie à aviser • Province/État¹ de la partie à aviser • Code postal/Zip¹ de la partie à aviser					
13	Description du fret	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
14	Poids du fret	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
15	Quantité de fret	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
16	Code de matières dangereuses (doit être transmis si un code s'applique aux marchandises déclarées)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Point	Nom	Routier	Maritime	Ferroviaire	Aérien	Agent d'expédition
17	Type de mouvement – importation, en transit ou fret restant à bord	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
18	Statut de négociant digne de confiance	Facultatif	S.O.	Facultatif	Facultatif	Non
¹ Obligatoire si au Canada ou aux États-Unis						

Annexe F : Calcul de la garantie dans le mode aérien

1. Les catégories d'aéronefs décrites dans le présent memorandum correspondent à celles précisées à l'article 2 du [Règlement sur les transports aériens](#). Bien que ces catégories ne s'appliquent qu'aux aéronefs exploités par des entités canadiennes en vertu de la licence qui leur a été délivrée par l'Office des transports du Canada (OTC), aux fins du calcul de la garantie de l'ASFC, les catégories s'appliquent aux aéronefs canadiens et non canadiens.

Aéronefs de passagers

2. Les aéronefs de passagers sont classés dans les catégories « petit », « moyen » ou « gros », comme il est défini dans le [Règlement sur les transports aériens](#) en fonction de la capacité maximale certifiée de transport de passagers pour ce type et ce modèle d'aéronef.
3. Comme il est défini dans le [Règlement sur les transports aériens](#) :
 - « petit aéronef » désigne un aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée d'au plus 39 passagers;
 - « aéronef moyen » désigne un aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 39 passagers sans dépasser 89 passagers; et
 - « gros aéronef » désigne un aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 89 passagers.

Aéronefs tout-cargo

4. Aux fins du calcul des exigences en matière de garantie précisées dans le présent mémorandum, les aéronefs équipés pour des opérations « tout-cargo » seront classés en fonction de leur masse maximale homologuée au décollage (MMHD). Un aéronef ayant une MMHD de 75 000 lb ou moins sera considéré comme étant un aéronef « petit » ou « moyen » et sera assujéti à un minimum de 10 000 \$ CAN par aéronef (maximum de 80 000 \$ CAN par flotte); tandis qu'un aéronef ayant une MMHD supérieure à 75 000 lb sera considéré comme un « gros » aéronef et sera assujéti à un minimum de 20 000 \$ CAN par aéronef (maximum de 80 000 \$ CAN par flotte).
5. Comme il est défini dans le [Règlement sur les transports aériens](#), « aéronef tout-cargo » s'entend d'un aéronef équipé exclusivement pour le transport de marchandises.
6. La garantie exigée varie d'un minimum de 10 000 \$ CAN par aéronef pour les petits et moyens aéronefs à un minimum de 20 000 \$ CAN par aéronef pour les gros aéronefs, et d'un maximum de 80 000 \$ CAN par flotte.

Remarque : Une « flotte » se compose de tous les aéronefs appartenant à la compagnie, à l'organisation ou à la division indiquée sur le cautionnement, exploités ou immatriculés au nom de celle-ci, et n'est pas déterminée par le nombre d'unités destinées à être utilisées pour la fourniture du service international offert.

7. Pour obtenir des renseignements sur les catégories/groupes d'aéronefs, les licences et les avis de vol affrété consulter le [site Web de l'Office des transports du Canada \(OTC\)](#).

Références

Consulter ces ressources pour obtenir de plus amples renseignements :

Lois connexes

- [Décret de remise visant les importations par messenger](#)
- [Loi sur les douanes](#)
- [Loi de 2001 sur l'accise](#)
- [Loi sur la taxe d'accise](#)
- [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#)
- [Loi sur les explosifs](#)
- [Loi sur l'importation de boissons enivrantes](#)
- [Loi sur les mesures spéciales d'importation](#)
- [Règlement sur la déclaration des marchandises exportées](#)

- [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#)
- [Règlement sur l'entreposage des marchandises](#)
- [Règlement sur les entrepôts d'attente des douanes](#)
- [Règlement sur le transit des marchandises](#)
- [Règlement sur les transports aériens](#)
- [Tarif des douanes](#)

Mémoire(s) D connexe(s)

- [D1-7-1 : Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane](#)
- [D3-1-3 : Importations commerciales de boissons enivrantes](#)
- [D3-1-8 : Transport du fret – Exportations](#)
- [D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour le mode aérien](#)
- [D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#)
- [D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#)
- [D3-5-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#)
- [D3-6-6 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#)
- [D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#)
- [D4-2-1 : Les provisions de bord](#)
- [D4-3-4 : Boutiques hors taxes : Responsabilités opérationnelles](#)
- [D4-3-5 : Boutiques hors taxes – Exigences concernant les ventes et le contrôle des stocks](#)
- [D6-2-3 : Remboursement des droits](#)
- [D8-2-16 : Remise visant les importations par messenger](#)
- [D17-1-2 : Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur](#)
- [D17-1-10 : Codage des documents de déclaration en détail des douanes](#)
- [D17-3-1 : Nouveau système pour l'industrie automobile - secteur routier](#)
- [D17-4-0 : Programme des messageries d'expéditions de faible valeur](#)
- [D18-3-1 : Déclaration et déclaration en détail des droits d'accise sur le tabac, les produits du tabac, le vin et les spiritueux importés, et mainlevée de ces marchandises](#)
- [D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#)
- [D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#)

Mémoire « D » annulé

D3-1-1 du 8 février 2023

Bureau émetteur

Division de la gestion des programmes et des politiques
Direction du programme du secteur commercial
Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux

Communiquez avec nous

[Communiquer avec le service d'information sur la frontière](#)

Liens connexes

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