



Mémoire D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour le mode aérien

ISSN 2369-2391
Ottawa, mai 2025

Résumé en langage clair

Public Cible: Transporteurs de marchandises commerciales dans le mode aérien, les agents d'expédition impliqués dans mouvement de marchandises commerciales dans le mode aérien; exploitants d'entrepôts d'attente.

Contenu principal: Comment transmettre l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/manifeste électronique par voie électronique à l'ASFC; délai de transmission des données sur le fret et le moyen de transport dans le mode aérien; transmission de données sur le fret et le moyen de transport; processus d'expédition particuliers; exemptions relatives à la déclaration.

Mots clés : Aérien; transporteurs; fret; importation; marchandises commerciales; IPEC/manifeste électronique; document de contrôle du fret; transporteurs; importation; données; transmission de données; données sur le fret; données sur le moyen de transport aérien; délais; aéroports; exemptions; déclaration; données électroniques; message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT); fret restant à bord (FRAB); déroutements; marchandises excédentaires ou manquantes; expéditions aériennes transfrontalières en mode routier (expéditions aérienne par camion).

Sur cette page

- [Mises à jour apportées à ce mémoire D](#)
- [Définitions](#)
- [Lignes directrices](#)
 - [Informations générales](#)
 - [Exigences relatives à l'identification du transporteur](#)
 - [Obligations des transporteurs](#)
 - [Responsabilités](#)
 - [Tenue des registres](#)
 - [Contrôle](#)
 - [Exigences relatives à la déclaration de fret aérien](#)
 - [Déclaration de moyen de transport – tous les aéronefs commerciaux](#)
 - [Aéroport d'entrée autorisé](#)
 - [Fret aérien aux aéroports n'offrant pas de service au secteur commercial](#)
 - [Délais de transmission des données sur le fret et le moyen de transport](#)

[Type here]

- [Délais pour la réutilisation du numéro de contrôle du fret et du numéro de référence du moyen de transport](#)
 - [Communication électronique avec l'ASFC](#)
 - [Demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC](#)
 - [Lignes directrices pour la transmission des données](#)
 - [Données primaires sur le contrôle du fret](#)
 - [Codes de sous-emplacement](#)
 - [Données supplémentaires sur le fret et les connaissances internes](#)
 - [Données sur les expéditions fractionnées](#)
 - [Données relatives au moyen de transport](#)
 - [Messages d'attestation de l'arrivée du moyen de transport](#)
 - [Avis et messages d'erreur](#)
 - [Manifeste acheminé](#)
 - [Avis d'évaluation du risque](#)
- [Changements](#)
 - [Changements apportés aux données sur le fret et/ou le moyen de transport](#)
 - [Ajouter/modifier/effacer \(annuler\)](#)
- [Processus d'expédition particuliers](#)
 - [Expéditions de faible valeur \(EFV\) par messagerie](#)
 - [Chargement mixte \(EFV par messagerie et expéditions qui ne sont pas des EFV par messagerie à bord\)](#)
 - [Expéditions en transit](#)
 - [Expéditions domestiques en transit](#)
 - [Fret restant à bord](#)
 - [Ententes avec les transporteurs aériens](#)
 - [Arrêts d'urgence/déroutements](#)
 - [Surplus et marchandises manquantes](#)
 - [Équipement d'entretien d'aéronefs étrangers](#)
 - [Matériel de commissariat](#)
 - [Expéditions aériennes transfrontalières en mode routier \(« expéditions aériennes par camion »\)](#)
- [Autres procédures d'expédition particulières](#)
- [Exemptions de la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Exemptions pour les ensembles de données sur le fret et le moyen de transport](#)
 - [Exceptions pour les données sur le fret – seules les données sur le moyen de transport sont exigées](#)
- [Droit d'utiliser un aéronef étranger](#)
- [Traitement tarifaire d'un aéronef en service international](#)
- [Licences de l'Office des transports du Canada](#)
- [Prestation des services de l'ASFC](#)
- [Restrictions concernant les passagers](#)

[Type here]

- [Accès aux aéroports par vols nolisés](#)
- [Lignes directrices et procédures générales relatives à la déclaration pour le fret exempté de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Modalités de déclaration – Importations exemptées d'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Modalités de déclaration – Dispense de l'IPEC/Manifeste électronique à l'égard des expéditions en transit ou du FRAB – Transporteurs cautionnés et non cautionnés](#)
 - [Déroutements et transferts – Exigences de la dispense d'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Lignes directrices relatives à la déclaration du fret lors d'un atterrissage d'urgence pour les exemptions de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Importation/marchandises à l'entrée](#)
 - [Fret dont la destination n'est pas le Canada](#)
 - [Procédures de déclaration des expéditions fractionnées exemptées de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
- [Lignes directrices ayant trait aux dispenses de présentation de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Par courrier](#)
 - [Marchandises militaires dans des aéronefs appartenant aux forces armées ou nolisés par celles-ci](#)
 - [Marchandises comprises dans les bagages personnels \(marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages\)](#)
- [Aéronef vide – lorsque l'aéronef constitue le fret ou les marchandises](#)
 - [Documents que nécessite la déclaration des aéronefs commerciaux importés](#)
 - [Aéronefs commerciaux](#)
 - [Aéronefs d'entreprise](#)
- [Documents requis lorsque le transporteur est aussi l'importateur](#)
- [Documents que nécessite l'importation temporaire d'aéronefs étrangers](#)
 - [Aéronefs devant être réparés](#)
 - [Aéronefs devant être modifiés](#)
 - [Aéronefs à des fins de démonstration](#)
- [Exigences relatives à la transmission d'information préalable à l'égard des moyens de transport aérien exemptés de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
- [Exigences à l'égard des moyens de transport aérien exemptés de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Aéronef commercial de passagers ne transportant pas de fret](#)
 - [Aéronef militaire canadien](#)
 - [Aéronef militaire étranger](#)
 - [Opérations aériennes de recherche et de sauvetage](#)
 - [Aéronef vide](#)

[Type here]

- [Importation temporaire d'un aéronef étranger vide \(lorsque l'aéronef constitue le fret/les marchandises\)](#)
- [Modalités de livraison et transfert à un entrepôt d'attente](#)
- [Changements après l'arrivée](#)
- [Défaut de transmettre l'IPEC/Manifeste électronique](#)
- [Plan d'urgence en cas de pannes de système](#)
- [Renseignements sur les sanctions](#)
- [Annexe A : Lettre de transport aérien de l'Association du transport aérien international](#)
- [Annexe B : Lettre de transport aérien express de l'Association du transport aérien international](#)
- [Références](#)
- [Communiquez avec nous](#)
- [Lien connexe](#)

Mises à jour apportées à ce mémorandum D

Le présent mémorandum a été révisé pour :

- ajouter des définitions et des termes anglais aux définitions
- ajouter une section sur les obligations des transporteurs et sur les expéditions nationales en transit afin de séparer le mouvement en transit du mouvement en transit domestique
- retirer la section sur les exigences relative à la sécurité et remplacer « préalable à l'arrivée » par « l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique », lorsqu'il y a lieu
- mettre à jour les politiques à la majorité des sections de ce mémorandum

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

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

Pour obtenir des renseignements sur les processus de transmission et de déclaration pour les agents d'expédition, consulter le [Mémorandum D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#).

[Type here]

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

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

Les exigences des autres ministères (AM) se trouvent dans les [Mémoires de la série D19 : Lois et Règlements des autres ministères](#).

Pour obtenir des renseignements sur les procédures concernant les opérations non commerciales des aéronefs privés et des aéronefs d'entreprise, consulter le [Mémoire D2-1-1 : Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents](#).

Pour connaître les exigences relatives à la déclaration des passagers et des membres d'équipage à bord d'aéronefs commerciaux, consulter les Mémoires [D2-5-6 : Déclaration par les équipes d'un aéronef](#) et [D2-5-11 : Lignes directrices à l'intention des transporteurs aériens commerciaux pour le traitement des renseignements réglementaires relatifs aux voyageurs](#).

Définitions

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

Aéroport d'entrée (AE)

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

Agent d'expédition

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)

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

Bureau de déclaration

Le bureau où le fret arrive physiquement au Canada au premier port d'arrivée. Il s'agit de l'endroit où le moyen de transport, les marchandises spécifiées et/ou les personnes devraient arriver au Canada.

Client

[Type here]

Toute personne qui :

- envoie à l'ASFC un ensemble de renseignements
- reçoit des avis de l'ASFC

Code de transporteur

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

Connaissance interne

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

Déclaration du moyen de transport

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)

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

Déroutement

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

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

- 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 (par exemple un connaissance, une lettre de transport aérien ou tout autre document d'expédition)
- 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 (par exemple un connaissance, une lettre de transport aérien ou autre document d'expédition)
- définition de destinataire utilisée en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs

[Type here]

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 (par exemple une facture commerciale, un acte de vente ou autre contrat de vente, ou tout autre document d'expédition)

Document de contrôle du fret (DCF)

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, par exemple une 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)

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.

Données supplémentaires sur le fret (DSF)

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

Échange de données informatisé (ÉDI)

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

En 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 (Consulter la définition ci-dessous). Cela inclut le transbordement de marchandises qui arrivent au Canada par voie aérienne et qui sont transférées à un autre aéronef qui quitte le Canada.

Expéditeur/consignateur

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

Expédition

- l'expédition dont un transporteur est responsable se définit comme :
 - soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées visé par un seul connaissance, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par ce dernier

[Type here]

- Soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par ce dernier n'est pas visé par un connaissement, une lettre de transport ou un autre document similaire
- l'expédition dont un agent d'expédition est responsable se définit comme :
 - soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissement, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition et qui se rapporte au transport de ces marchandises

Expéditions aériennes par camion

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

Expédition à valeur élevée (EVÉ)

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

Expédition de faible valeur (EFV)

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

Expédition de faible valeur (EFV) par messagerie

Marchandises importées sous le Programme des messageries EFV par une compagnie de messagerie approuvée.

Expédition fractionnée

Parties d'une expédition visée par un DCF ou une LTA qui entrent au pays à des moments différents.

Fret

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

Fret restant à bord (FRAB)

- Dans le mode maritime : fret 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
- Dans le mode aérien : fret qui n'est 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

[Type here]

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 connaissance, et déclarées à l'ASFC sur un seul 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)

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.

Liste de fret/mainlevée (LFM)

Un document détaillé unique des expéditions utilisé au lieu de documents individuels de contrôle du fret et de mainlevée.

Manifeste électronique

Une fonction destinée au secteur commercial qui permet aux transporteurs et aux agents d'expédition d'envoyer par voie électronique l'IPEC à l'ASFC.

Marchandises commerciales

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

Marchandises comprises dans les bagages personnels (MCBP)

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 :

- les marchandises sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada
- les marchandises sont ou seront contenues dans les bagages d'une personne, et que cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport

Marchandises manquantes

Des marchandises sont considérées comme manquantes lorsque des données de l'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

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 :

[Type here]

- 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 :
 - elles sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada
 - elles sont ou seront contenues dans les bagages d'une personne, et cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport
- le courrier
- les marchandises commerciales utilisées pour une réparation faite à l'étranger sur un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés si la réparation a été faite à la suite d'un événement imprévu qui s'y est produit et que la réparation était nécessaire pour permettre le retour du moyen de transport sans accident;
- 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
- les moyens de transport de secours et les marchandises qu'ils transportent
- les moyens de transport qui retournent au Canada immédiatement après que leur entrée aux États-Unis a été refusée et les marchandises qu'ils transportent

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

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)

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

Messagerie

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

Moyen de transport

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

Nouveau manifeste

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

Numéro de contrôle du fret (NCF)

[Type here]

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

Numéro de référence du moyen de transport (NRMT)

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

Numéro de référence supplémentaire (NRS)

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

Premier port d'arrivée (PPA)

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

Programme d'autocotisation des douanes (PAD)

Un programme visant à simplifier les formalités douanières 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)

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 de veiller à l'application uniforme des lois et règlements touchant la frontière.

Registre

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

Surplus

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

Système de transmission des avis de mainlevée (STAM)

Message du système qui est envoyé au client au sujet du statut de la mainlevée.

Transmission sur le fret

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

Transmission sur le moyen de transport

[Type here]

Transmission de l'ensemble des données au sujet d'un moyen de transport. Comprend le NRMT accompagné des données correspondantes.

Transporteur

Une 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

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

Transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT)

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.

Lignes directrices

Information générales

2. La [Loi sur les douanes](#), le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#) établissent le moment, la manière et la personne qui est tenue d'envoyer l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique sur le fret commercial et les moyens de transport arrivant au Canada, dont le fret reste à bord (FRAB) ou en transit au Canada.
3. Sauf dispositions contraires dans *le Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et *le Règlement sur le transit des marchandises*, toutes les marchandises importées ou transportées en transit au Canada et le FRAB doivent être déclarés à l'ASFC au PPA au Canada, même s'ils ne sont pas visés par l'exigence de fournir d'IPEC/Manifeste électronique. La déclaration obligatoire sur le fret et le moyen de transport à l'ASFC se fait par voie électronique, de vive voix ou par écrit selon la manière prescrite dans *le Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.
4. La réception des données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport permet à l'ASFC :
 - de gérer plus efficacement les marchandises à risque plus élevé et de déterminer les menaces pour la santé, la sécurité et la sûreté avant l'arrivée du fret et du moyen de transport au Canada

[Type here]

- d'avoir un processus simplifié et plus efficace à la frontière pour les marchandises à risque moins élevé
 - de contrôler le mouvement des marchandises en douane
5. La présentation des données de l'IPEC/Manifeste électronique dans les délais prescrits, couplée à l'arrivée du moyen de transport au Canada, satisfait à l'exigence relative à la « déclaration » tel qu'il est énoncé au paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#).

Exigences relatives à l'identification du transporteur

6. Afin d'identifier les transporteurs et les agents d'expédition, un code de transporteur cautionné ou non cautionné de l'ASFC sera attribué à une entreprise après autorisation.
7. Les transporteurs qui traversent la frontière doivent obtenir et utiliser leur propre code de transporteur attribué par l'ASFC, qu'ils transportent des marchandises devant faire l'objet d'une mainlevée au PPA, du FRAB, des marchandises devant être conservées en entrepôt sous douane ou en transit par le Canada.
8. Le code de transporteur forme le préfixe du NCF, qui est un numéro d'expédition unique choisi par le transporteur. La combinaison du code de transporteur et du numéro d'expédition unique forme un NCF. La procédure s'applique également aux agents d'expédition pour la déclaration secondaire et le contrôle du fret sous douane qui est groupé ou dégroupé au Canada.

Remarque : Le code de transporteur se trouve toujours au début du NCF et le numéro d'expédition unique utilisé pour chaque NCF ne doit pas être le même.

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

Obligations des transporteurs

10. Conformément à l'article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#) les transporteurs ont la responsabilité de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC, y compris l'IPEC, sont véridiques, exacts et complets. De plus, comme énoncé à l'article 22 de la [Loi sur les douanes](#) et à l'article 7 du [Règlement sur le transit des marchandises](#), les renseignements transmis doivent être appuyés par des documents sources (c.-à-d. des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande.

Responsabilités

11. Pour obtenir des renseignements sur les responsabilités du transporteur touchant la transmission des données de l'IPEC/Manifeste électronique consulter le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Tenue des registres

12. En plus des registres qui doivent être tenus à jour pour d'autres programmes de l'ASFC, toute personne qui transporte ou fait transporter, à destination ou à l'intérieur du Canada, des marchandises qui ont été importées, mais pour lesquelles la mainlevée n'a pas été accordée, est tenue, en vertu du *Règlement sur le transit des marchandises*, de tenir des registres des données électroniques qui ont été transmises à l'ASFC et des accusés réception de ces données reçues de l'ASFC. Les registres qui doivent être tenus à jour doivent inclure tous les documents sources spécifiquement liés à chaque élément de données transmis, sur support papier ou électronique, ainsi que l'information fournie à l'arrivée.
13. Pour les besoins de l'ASFC, les registres utilisés pour transmettre des renseignements à l'Agence aux termes du paragraphe 12.1(1) de la [*Loi sur les douanes*](#) faisant référence aux transmissions de données sur le moyen de transport, le fret et la déclaration à l'arrivée doivent être conservés pendant une période de trois années civiles complètes, plus l'année durant laquelle le fret et le moyen de transport visés par le registre ont été transportés.

Contrôle

14. 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 de l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport et le fret sont présentées en temps opportun et si les renseignements transmis sont véridiques, exacts et complets et correspondent aux renseignements contenus dans les documents sources figurant dans le dossier. Cela comprendrait l'utilisation des codes d'exemptions ou d'exceptions.

Exigences relatives à la déclaration de fret aérien

15. Toutes les informations sur les expéditions de fret aérien (y compris le matériel de compagnie [MATCIE]) entrant au Canada ou y transitant (y compris le FRAB) doivent être transmises électroniquement conformément aux lignes directrices, aux procédures et aux délais ayant trait à la déclaration d'IPEC/Manifeste électronique et dont fait état le présent memorandum.

Déclaration de moyen de transport – tous les aéronefs commerciaux

16. Tous les aéronefs commerciaux (pour passagers et/ou marchandises) doivent atterrir dans un AE canadien autorisé et faire l'objet d'une déclaration. De plus, les aéronefs commerciaux ou les aéronefs de passagers transportant des marchandises commerciales doivent atterrir dans un AE offrant des services commerciaux et faire l'objet d'une déclaration durant les heures d'ouverture

normales. Il faut obtenir une permission spéciale pour présenter une déclaration dans un AE non autorisé, un AE n'offrant pas de services commerciaux (si l'aéronef transporte des marchandises commerciales), ou pour présenter une déclaration en dehors des heures d'ouverture. Pour obtenir des renseignements sur les services spéciaux, consultez le [Mémoire D1-2-1 : Services spéciaux](#), ou communiquez avec le bureau local de l'ASFC de l'aéroport de destination.

Aéroport d'entrée autorisé

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

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

18. Les marchandises peuvent être acheminées vers un aéroport qui ne traite habituellement pas d'expéditions commerciales, à condition que le transporteur ait pris des dispositions, approuvées par le bureau de l'ASFC concerné, pour que le fret soit livré dans un entrepôt d'attente titulaire d'un agrément pour recevoir du fret aérien afin d'y être dédouané par l'ASFC. Pour obtenir de plus amples informations sur les entrepôts d'attente, consultez le [Mémoire D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#).
19. Un aéroport qui ne traite pas normalement des marchandises commerciales peut fournir des services au secteur commercial en situation d'urgence. Les exigences de l'Office des transports du Canada (OTC) doivent être respectées, et des frais de services spéciaux ou en recouvrement des coûts pourraient alors être exigés. Les aéroports qui fournissent des services au secteur commercial sont indiqués dans le [Répertoire des bureaux de l'ASFC](#). Des renseignements sur les frais de services spéciaux sont fournis dans le [Mémoire D1-2-1 : Services spéciaux](#).

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

20. Les transporteurs (ou tout tiers fournisseur de services autorisé à agir pour le compte du transporteur) sont tenus de préparer et de transmettre les renseignements de l'IPEC/Manifeste électronique requis sur le fret et le moyen de transport dans les délais spécifiés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
21. Dans le mode aérien, les renseignements de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport liés aux marchandises spécifiées doivent être reçus,

[Type here]

comme l'indique le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, au moins quatre heures avant l'arrivée prévue de l'aéronef au premier aéroport d'arrivée ou, si le vol vers le Canada est de moins de quatre heures, avant l'heure du départ.

Délais pour la réutilisation du numéro de contrôle du fret (NCF) et du numéro de référence du moyen de transport (NRMT)

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

Communication électronique avec l'ASFC

25. Les transporteurs doivent transmettre les données au moyen du système d'ÉDI de l'ASFC. Avant d'amorcer le processus de demande (décrit ci-dessous), les transporteurs ou les agents d'expédition doivent avoir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC conformément à l'article 12.1(2) de la [*Loi sur les douanes*](#). Pour tout renseignement concernant la marche à suivre pour obtenir un code de transporteur, consulter le [*Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*](#).

Demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC

26. Les transporteurs qui utilisent le système d'ÉDI sont tenus de remplir un formulaire de demande et de le présenter à l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC).

[Type here]

27. Les clients ÉDI peuvent, s'ils le désirent, transmettre leurs propres données à l'ASFC ou utiliser un fournisseur de services. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la marche à suivre pour faire une demande de participation à l'ÉDI ou sur les méthodes de communication électronique et pour des renseignements généraux sur l'ÉDI, consulter le [Portail et systèmes EDI : Méthodes de communication EDI](#).
28. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou au processus de demande connexe, ou pour obtenir un exemplaire du [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE), communiquer avec l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC) à l'adresse suivante :
 - 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

Lignes directrices pour la transmission des données

29. Les transporteurs du secteur commercial doivent prendre note du fait que la communication des données de l'IPEC/Manifeste électronique ne remplace pas l'obligation de fournir les données de l'information préalable sur les voyageurs/dossier passager (IPV/DP).

Données primaires sur le contrôle du fret

30. Le DCF primaire doit être transmis par voie électronique à l'ASFC par le transporteur ou un fournisseur de services autorisé par ce transporteur à effectuer la transmission en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La transmission des données sur le fret aérien est toujours obligatoire pour les importations, le fret en transit et le FRAB.
31. Pour les expéditions groupées, l'indicateur de données supplémentaires requises doit être utilisé pour indiquer que des données supplémentaires sur les connaissements internes sont à venir.
32. Les exceptions à cette exigence sont énoncées à la section « Exceptions pour les données sur le fret – seules les données sur le moyen de transport sont exigées » du présent memorandum.
33. Vous trouverez la liste complète des renseignements qu'un transporteur aérien doit inclure dans la transmission des données primaires sur le fret au [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

Codes de sous-emplacement

34. Les codes de sous-emplacement sont des éléments de données que les transporteurs et les agents d'expédition doivent inclure sur tous les documents de contrôle du fret pour les expéditions importées et en transit.
35. Le code de sous-emplacement est un numéro d'identification à quatre chiffres qui identifie l'emplacement des marchandises (par exemple l'entrepôt d'attente), où les marchandises sont ou seront destinées au cas où elles seraient référées, et qui est utilisé par l'ASFC pour envoyer les avis électroniques appropriés.
36. Dans certains cas, les marchandises qui arrivent au Canada ne sont pas destinées à un entrepôt d'attente, ce qui veut dire qu'un code sous-emplacement spécifique ne sera pas ou ne pourra pas être fourni par le transporteur et un code générique de sous-emplacement (9000) pourra être utilisé à la place. Pour obtenir la liste des codes génériques de sous emplacement, visiter la page [Entrepôts d'attente - Codes secondaires assignés aux bureaux de douane](#).
37. Pour les marchandises arrivant par voie aérienne qui atterrissent à un aéroport où il n'existe pas d'entrepôt d'attente approprié pour entreposer ce type de marchandises, la mainlevée doit être accordée avant le déchargement de l'aéronef, et le port d'entrée doit être un AE désigné.

Données supplémentaires sur le fret et les connaissances internes

38. Lorsque le fret principal est groupé, l'indicateur des données supplémentaires doit indiquer « oui » sur le fret principal aérien afin de permettre que les données supplémentaires et/ou des connaissances internes, transmis par l'agent d'expédition, soient liés à la déclaration du fret principal aérien. Pour obtenir plus de renseignements sur les agents d'expédition ou les transporteurs aériens transmettant des connaissances internes électroniques ou des données supplémentaires en tant qu'agent 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](#).

Données sur les expéditions fractionnées

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

[Type here]

- elles doivent être destinées au même bureau de l'ASFC de destination (déchargement)
 - elles doivent avoir le même expéditeur
40. Les données sur les expéditions fractionnées doivent être transmises à l'ASFC par le transporteur ou un fournisseur de services autorisé par ce transporteur à effectuer la transmission en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
41. Le transporteur utilise les données primaires sur le fret pour transmettre de l'information sur la LTA principale en indiquant la quantité figurant sur le manifeste, puis présente chaque partie de l'expédition en utilisant le processus des expéditions fractionnées. Chaque expédition fractionnée indique le moyen de transport et la quantité à bord ainsi que le NCF principal original. La somme des quantités à bord de toutes les fractions doit égaler la quantité figurant sur le manifeste du fret primaire.
42. Les transmissions de données supplémentaires sur le fret ou de connaissances internes requises pour une expédition fractionnée doivent être appliquées à la déclaration du fret principal et non aux transmissions individuelles sur les expéditions fractionnées.
43. Lorsqu'aucun connaissance interne n'est associé à un fret aérien principal et que l'expédition est fractionnée, l'importateur peut choisir parmi les trois options suivantes à l'arrivée de la première partie de lot :
- Attendre l'arrivée de l'entière expédition avant d'obtenir la mainlevée des marchandises
 - À l'arrivée de la **dernière** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal. Si la mainlevée est obtenue, l'entière expédition peut quitter l'entrepôt
 - Déposer une demande de mainlevée pour la totalité du lot et faire indiquer l'arrivée de la première partie de lot
 - À l'arrivée de la **première** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal. Le même avis de mainlevée peut être cité pour permettre à la première partie de lot et aux lots subséquents de quitter l'entrepôt
 - Arrivée de la première partie de lot (par exemple, 78 des 100 caisses figurant sur la lettre de transport aérien (LTA) principale), la totalité des caisses figurant sur la LTA principale étant enregistrée dans le message d'attestation de l'arrivée aux entrepôts d'attente (MAAEA) (100 caisses)
 - Déposer un sommaire (un processus sur papier) pour séparer la partie de lot qui est effectivement arrivée et obtenir la mainlevée pour cette partie.
 - À l'arrivée de la **première** partie de lot, l'exploitant d'entrepôt indique l'arrivée du NCF principal

[Type here]

- Arrivée de la première partie de lot (par exemple, 78 des 100 caisses figurant sur la LTA principale), la totalité des caisses figurant sur la LTA principale étant enregistrée dans le MAAEA (100 caisses)
- Il faudrait faire une demande de mainlevée distincte pour chaque sommaire

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

44. Vous trouverez la liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans la transmission sur l'expédition fractionnée dans le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).
45. La valeur entière de l'expédition servira à déterminer l'admissibilité des marchandises au Programme des EFV par messagerie. Les expéditions ne peuvent pas être fractionnées afin de devenir admissibles au Programme des EVF par messagerie.

Données relatives au moyen de transport

46. Le TEMT ou un fournisseur de services autorisé par ce transporteur doit préparer et transmettre une déclaration électronique à l'ASFC avec les données sur le moyen de transport requises selon les délais prescrits dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
47. Il existe quelques exemptions à cette exigence et celles-ci sont énumérées au présent memorandum.
48. Une seule transmission sur le moyen de transport doit être effectuée pour chaque aéronef. Dans le cas d'ententes relatives aux mouvements inter réseaux et au partage de codes, le TEMT ou le fournisseur de services autorisé par ce transporteur a la responsabilité de fournir les données sur le moyen de transport par voie électronique pour l'aéronef concerné.
49. Les données sur le moyen de transport doivent comprendre un NRMT, qui est un numéro de référence unique fourni pour chaque vol à destination du Canada. Le NRMT se compose du numéro de vol établi par le TEMT, suivi de la date de départ prévue (XX123aammjj).
50. Une estimation de la date et de l'heure d'arrivée prévues (DHAP) au PPA au Canada, selon l'heure de l'est (HE), est obligatoire.
51. Le TEMT est tenu de transmettre un changement applicable à la transmission sur le moyen de transport aérien pour modifier le PPA et/ou la DHAP afin d'aviser l'ASFC de tout réacheminement imprévu, changement à la DHAP de plus de 30 minutes ou changement à l'itinéraire.

[Type here]

52. Un changement à la DHAP de moins de 30 minutes ne nécessite aucun avis. Toutefois, l'ASFC peut envoyer un avis d'évaluation du risque à tout moment jusqu'à la DHAP indiquée dans la déclaration de moyen de transport. Par conséquent, la sortie des marchandises de l'entrepôt d'attente n'est pas autorisée avant la DHAP indiquée dans la déclaration de moyen de transport ou jusqu'à ce que le système de l'ASFC mette à jour le statut du moyen de transport et du fret associé et qu'il accuse réception de la déclaration de ceux-ci en application du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#) à l'aide d'un message envoyé à l'expéditeur du MAAMT.
53. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

Messages d'attestation de l'arrivée du moyen de transport

54. L'ASFC doit recevoir un MAAMT après que NAV CANADA a autorisé l'aéronef à atterrir dans un aéroport d'arrivée, au sens du règlement, dès l'arrivée au Canada. Le MAAMT s'ajoute aux renseignements et aux exigences énoncés dans le présent memorandum.
55. Pour respecter les exigences en matière de déclaration aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le TEMT doit transmettre un MAAMT à l'arrivée au PPA.
56. Il faut transmettre le MAAMT en plus des données sur le fret et le moyen de transport transmises dans les délais prescrits énoncés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
57. Les moyens de transport exemptés de la transmission de données de l'IPEC/Manifeste électronique à l'ASFC sont donc exemptés de la transmission du MAAMT. Les moyens de transport exemptés doivent être déclarés à l'ASFC au PPA, en vertu du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Toutefois, lorsqu'un transporteur aérien décide de transmettre volontairement une déclaration électronique sur le moyen de transport pour un aéronef exempté de l'IPEC/Manifeste électronique (c'est-à-dire un aéronef commercial de passagers ne transportant pas de fret commercial ou un aéronef vide), le MAAMT doit être transmis afin que le statut à l'arrivée dans le système de l'ASFC soit finalisé. Les exigences en matière de déclaration à l'arrivée aux termes du paragraphe 12(1) de la *Loi sur les douanes* qui s'appliquent aux moyens de transport exemptés sont énoncées au présent memorandum.
58. Une fois le MAAMT reçu, validé et accepté, le système de l'ASFC met à jour le statut du moyen de transport et du fret associé et il accuse réception de la déclaration de ceux-ci aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#) à l'aide d'un message d'arrivée envoyé à l'expéditeur. Cet avis indique que le

[Type here]

transporteur (indiqué par le code de transporteur de l'ASFC transmis dans la déclaration de moyen de transport) a rempli son obligation de déclarer, en application du paragraphe 12(1) de la *Loi sur les douanes*, le moyen de transport et toutes les marchandises énumérées dans les documents du fret qui sont liés à ce moyen de transport. Le MAAMT permettra de générer tous les avis de mainlevée (pour les expéditions exigeant la mainlevée au PPA ou les avis de renvoi, selon le cas.

59. Tous les avis de déclaration en application du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#) envoyés au transporteur doivent être conservés dans le dossier et remis sur demande à l'ASFC. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter le [Règlement sur le transit des marchandises](#).
60. Pour obtenir la liste complète des données à inclure dans le MAAMT, consulter le document [Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre](#) (que vous trouverez dans le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – aérien](#) (DECCE)). Pour obtenir un exemplaire du guide, communiquez avec l'USTCC :

Unité des services techniques aux clients commerciaux

- 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

Avis et messages d'erreur

61. Les données de l'IPEC/Manifeste électronique reçues seront validées et traitées par le biais des systèmes de l'ASFC, et l'ASFC transmettra les messages de réponse à l'expéditeur. Des avis sont envoyés de la même façon que les messages ont été reçus.
62. Les clients peuvent s'attendre à recevoir deux types de messages de réponse des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent des données de l'IPEC/Manifeste électronique par voie électronique :
 - (a) réponse favorable; et
 - (b) message d'erreur.
63. Les réponses favorables sont transmises sous la forme d'un accusé de réception. Les accusés de réception sont générés après que la transmission par ÉDI a passé avec succès toutes les révisions syntaxiques, de conformité et de validation et/ou a été traitée avec succès.

[Type here]

64. Les messages d'erreur sont envoyés sous la forme d'un avis de rejet. Un code d'erreur sera transmis à l'expéditeur indiquant la nature de l'erreur. Les transporteurs doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC dans les délais prescrits. L'ASFC considère la déclaration rejetée comme un défaut de communiquer les données sur le moyen de transport et/ou le fret jusqu'à ce que les erreurs relevées soient corrigées et que les données soient officiellement acceptées par les systèmes de l'ASFC.
65. Pour une description complète des avis, des délais de réponse, des codes et messages d'erreur et de leur application, ainsi que des avis de retenue pour information, consulter la section relative au [commerce électronique](#) ou le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

Manifeste acheminé

66. Dans le cas des expéditions groupées, les agents d'expédition sont capables de nommer leur transporteur principal comme « Partie secondaire à aviser », ce qui permet au transporteur de voir les données sur les connaissements internes.
67. Pour obtenir plus de renseignements sur le manifeste acheminé, veuillez consulter le [Chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis](#) (DECCE).

Avis d'évaluation du risque

68. Les avis d'évaluation du risque peuvent être envoyés lorsque l'ASFC veut que le client fournisse des renseignements supplémentaires au sujet du fret, ou lorsque l'Agence veut donner des instructions particulières au client concernant le déchargement.
69. Il faut répondre sans tarder aux avis d'évaluation du risque émis par l'ASFC qui cherche à obtenir des renseignements supplémentaires. Les transporteurs ont jusqu'à quatre heures suivant l'émission de l'avis d'évaluation du risque pour y répondre. Le défaut de répondre à un avis d'évaluation du risque peut retarder l'expédition en raison de la prise de mesures comme la retenue de l'expédition à son arrivée jusqu'à l'obtention de renseignements supplémentaires ou la tenue d'une inspection approfondie et/ou l'imposition de sanctions pour non-conformité, y compris des sanctions administratives pécuniaires (SAP).
70. À l'instar des avis de rejet (ou des codes d'erreurs), les avis d'évaluation du risque (comme les avis de retenue) incluent un champ codé indiquant la raison pour laquelle l'avis a été transmis et peut indiquer l'élément de données particulier pour lequel il faut une précision ou de plus amples explications. De plus, les avis d'évaluation du risque peuvent comprendre des remarques fournissant aux clients externes des renseignements supplémentaires au sujet du champ codé ou des instructions.

[Type here]

71. Les systèmes de l'ASFC renverront des messages codés « Retenue », « Ne pas décharger » et/ou « Annulation » à l'expéditeur et aux autres parties concernées. Le message est envoyé aux parties à l'aide du même support électronique que le message reçu. Ces messages feront référence au numéro de contrôle du fret (NCF).
72. Dans le cas où il y a un avis d'évaluation du risque en suspens et que l'importateur/le courtier a reçu un avis de mainlevée, le transporteur ou l'exploitant de l'entrepôt d'attente retiendra l'expédition jusqu'à ce que l'avis d'évaluation du risque soit résolu.
73. S'il y a un message « Retenue » visant du fret qui a fait l'objet d'une mainlevée ou d'un acquittement, la « Retenue » l'emporte sur la mainlevée ou l'acquittement, et le fret ne peut pas être enlevé tant que le message « Retenue » n'a pas été retiré par l'ASFC.

Changements

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

74. Les changements relatifs aux données sur le fret et/ou le moyen de transport doivent être apportés aussitôt qu'ils sont connus, conformément au [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).
75. Les changements relatifs aux données sur le moyen de transport doivent être apportés électroniquement en tout temps avant l'arrivée de l'aéronef au premier port d'arrivée (PPA) ou la transmission du message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT).
76. Si le fret a été dédouané/acquitté, le système de l'ASFC n'acceptera pas les modifications électroniques. Seul le formulaire [BSF673 – Formulaire de demande de correction manuelle du papier creux, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes](#) demandant des modifications aux éléments de données « clés » sera accepté et devra être présenté en double exemplaire au bureau commercial local de l'ASFC.

Ajouter/modifier/effacer (annuler)

77. Un « Ajout » est utilisé pour la première transmission de données (originale), qu'il s'agisse de données sur le fret ou le moyen de transport. Il doit être transmis dans les délais prescrits et conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
78. Un « Changement » requiert une nouvelle transmission de l'IPEC/Manifeste électronique (tous les éléments de données applicables), ce qui remplacera la transmission originale complètement. Généralement, le transporteur est tenu de transmettre un changement afin de mettre à jour le fichier courant sur le fret ou le

moyen de transport enregistré lorsqu'un des éléments de données de la transmission courante à l'ASFC change. Les corrections électroniques sur le moyen de transport faites par les clients seront acceptées jusqu'à l'heure prévue d'arrivée (HPA) déclarée dans la déclaration du moyen de transport. Des éléments de données particuliers ne peuvent pas être transmis séparément.

79. Cependant, si un NCF sur une déclaration de fret ou le NRMT réel sur une déclaration de moyen de transport doit être changé, le client doit d'abord transmettre un fichier pour effacer la déclaration de fret ou de moyen de transport, puis transmettre un « Ajout » pour la nouvelle déclaration avec le nouveau NCF ou NRMT. Une demande de changement ne sera pas acceptée dans ce cas.
80. Une « Suppression » (annulation) sert à éliminer intégralement des enregistrements ou groupes d'enregistrements. Si des éléments de données ou des boucles de segments doivent être supprimés, ils doivent être traités comme des changements. Les données précises transmises en utilisant la fonction de suppression ne doivent pas nécessairement être identiques à la transmission originale ou modifiée – seules les données « clés » (c'est-à-dire le NCF ou le NRMT et le type d'option de service indiquant que la transmission porte sur du fret ou un moyen de transport) doivent être identiques.
81. Une suppression peut être faite jusqu'à la présentation du MAAMT.
Remarque : Les fichiers sur le fret et le moyen de transport non arrivés doivent être effacés (annulés) s'ils ne sont pas utilisés dans un délai de 30 jours.
82. Pour les transmissions de données sur le moyen de transport, les annulations électroniques sont acceptées à tout moment, à condition qu'il n'existe pas de transmission de données sur le fret connexe au dossier. Si un aéronef ne vient plus au Canada, la transmission électronique sur le moyen de transport doit être supprimée.

Processus d'expédition particuliers

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

Service de petits colis

84. Un certain nombre de compagnies aériennes faisant des vols transfrontaliers jusqu'aux aéroports du Canada ont des procédures spéciales pour l'acheminement rapide de petits colis contenant des marchandises requises d'urgence. Il s'agit d'un processus normalement utilisé pour le transport des bandes magnétoscopiques, des imprimés d'ordinateur, de la correspondance commerciale, des états financiers, des supports de nouvelles, des films, etc.

[Type here]

85. Bien que la procédure ait été conçue par les transporteurs pour faciliter l'acheminement de petites expéditions simples, divers services de messagerie utilisent le système pour transporter plusieurs petites expéditions contenues dans un colis et inscrites sur une seule LTA. Ces cas sont considérés comme des envois groupés, et le service de messagerie en question doit ventiler les marchandises sur un formulaire [A10, Résumé de contrôle du fret](#), sur une feuille de décomposition agréée si l'expédition entre dans le champ d'application du [Mémoire D8-2-16 : Remise visant les importations par messagerie](#), ou sur une liste de fret/mainlevée pour les participants au Programme des EFV par messagerie. Le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) contient des précisions supplémentaires sur le formulaire A10.
86. Les expéditions par messagerie transportées en douane aux termes de dispositions d'affrètement exclusives peuvent être livrées directement à l'entrepôt d'attente du service de messagerie ou à son mandataire par contrat à l'aéroport de destination.

Expéditions de faible valeur (EFV) par messagerie

87. Lorsque le fret aérien ne contient que des EFV par messagerie à bord de l'aéronef, aucune donnée de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret ou le moyen de transport n'est requise. La LFM est remise au bureau de mainlevée dans les délais prescrits. Pour de plus amples renseignements sur le Programme des EFV par messagerie, veuillez consulter le [Mémoire 17-4-0 : Programme des messageries d'expéditions de faible valeur](#).

Chargement mixte (EFV par messagerie et expéditions qui ne sont pas des EFV par messagerie à bord)

88. Lorsqu'une LTA unique contient des expéditions de faible valeur (EFV) par messagerie et des expéditions qui ne sont pas des EFV par messagerie, il s'agit d'un chargement mixte.
89. Le transporteur aérien transmet la déclaration de l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport et le fret pour les expéditions qui ne sont pas des EFV par messagerie. Le transporteur aérien présente le rapport sur le fret aérien groupé pour le poids total et le nombre d'articles. Chaque expédition qui n'est pas une EFV par messagerie requiert un connaissance interne.
90. La partie de l'expédition visant les EFV par messagerie requiert un connaissance interne ou une déclaration supplémentaire indiquant « EFV par messagerie » dans les délais prescrits dans le champ de description du fret. Le connaissance interne ou la déclaration supplémentaire doit comporter le code de transporteur de participant approuvé au Programme des EFV par messagerie.

[Type here]

91. La liste de fret et de mainlevée est remise au bureau de mainlevée dans les délais prescrits.
92. Au point d'entrée, l'ASFC peut demander des documents justificatifs, y compris une copie de la liste de fret et de mainlevée.
93. Cependant, dans les cas où une lettre de transport aérien (LTA) comprend des EFV par messagerie et des expéditions qui ne sont pas des EFV par messagerie, une transmission de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret indiquant le poids total et le total des pièces est requise pour toutes les marchandises répertoriées dans la LTA.
94. En pareil cas, des données sur les connaissances internes doivent être fournies pour chaque expédition qui n'est pas une EFV par messagerie, et un seul connaissance interne ou une seule transmission supplémentaire doit être effectué pour l'ensemble de toutes les EFV par messagerie. Le connaissance interne ou la transmission supplémentaire pour les EFV par messagerie indique « Programme des EFV par messagerie » dans le champ de la description, le poids total de toutes les EFV dans le champ du poids, ainsi que le total des pièces de toutes les EFV par messagerie dans le champ de la quantité du chargement.
95. Si du fret déclaré antérieurement dans le cadre du Programme des EFV par messagerie est retiré de la filière des EFV par messagerie avant l'arrivée, les données de l'IPEC/Manifeste électronique doivent être transmises à l'ASFC dans les délais prescrits.
96. Si du fret déclaré antérieurement dans le cadre du Programme des EFV par messagerie est retiré de la filière des EFV par messagerie après l'arrivée, le client ne transmet pas l'IPEC/Manifeste électronique. Par contre, si du fret est retiré de la filière des EFV par messagerie avant l'arrivée, une transmission complète de l'IPEC/Manifeste électronique sera requise.

Expéditions en transit

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

Expéditions domestiques en transit

98. Lorsque le contrat de transport du transporteur prend fin au Canada, et que l'on sait que l'expédition est en transit, l'ASFC exige que les données sur le fret soient transmises de la façon susmentionnée, avec le code de type de mouvement en transit 23. Cependant, si le système du transporteur n'accepte pas le code, les

[Type here]

mots « en transit » doivent être inscrits dans le champ des remarques, ainsi que le code de type de mouvement 24 (importation du fret).

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

Fret restant à bord (FRAB)

100. Pour une expédition de FRAB à destination d'un pays tiers et qui n'est pas censée être importée au Canada, le transporteur responsable doit respecter l'obligation de fournir des renseignements de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport dans les délais prévus au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Le code de type de mouvement 26 doit être utilisé pour le FRAB.
101. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences de transmission relatives au FRAB, consulter le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

Ententes avec les transporteurs aériens

102. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la responsabilité du transporteur de fret et du TEMT de transmettre l'IPEC/Manifeste électronique dans le cadre d'une entente commerciale (consortium, partage de codes, mouvements inter réseaux, chargement confié à un autre transporteur ou autres variations), consulter le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).
103. Nonobstant toute entente commerciale, comme une entente inter réseaux, le code de transporteur de la déclaration du fret est responsable en dernier ressort de l'information transmise à l'ASFC.
104. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences de l'IPEC/Manifeste électronique concernant les ententes relatives aux mouvements inter réseaux et au partage de codes, consulter le [Chapitre 2 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\) – aérien](#) (DECCE).

Arrêts d'urgence/déroutements

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

106. Dans le cas d'un aéronef dont la destination n'était pas le Canada à l'origine, mais qui est forcé d'atterrir au Canada en raison de circonstances imprévues, la documentation de l'aéronef peut faire l'objet d'un examen visant à évaluer le risque pour la santé et la sécurité. Cet examen est mené à l'endroit où se trouve l'aéronef au moment de l'arrivée; par conséquent, l'IPEC/Manifeste électronique n'est pas requise. Lorsque l'endroit du déroutement/de l'atterrissage d'urgence est connu, le transporteur doit communiquer avec le [bureau de l'ASFC](#) où le déroutement/l'atterrissage aura lieu.
107. Lorsqu'un déroutement d'urgence a lieu au Canada et que la destination du moyen de transport était le Canada, le TEMT est tenu d'aviser le Centre national de ciblage (CNC) en tout temps du déroutement et de la raison avant l'arrivée de l'aéronef au nouvel aéroport. Le PPA des transmissions sur moyen de transport et le fret doit être corrigé par voie électronique.
- CNC : 1-855-NTC-1CNC (**1-855-682-1262** au Canada ou aux États-Unis) ou 1-613-941-0004 (pour les appels de l'étranger).
108. Si un déroutement d'urgence a lieu à l'extérieur du Canada, les transporteurs ne sont pas tenus d'aviser l'ASFC. La transmission de l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport doit plutôt être corrigée dès que possible pour refléter la DHAP et les renseignements sur l'itinéraire mis à jour. Les transmissions de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret doivent aussi être corrigées dès que possible afin de refléter toute information applicable.
109. Si un déroutement d'urgence a lieu hors du Canada et que du fret additionnel est chargé dans l'aéronef à l'aéroport de déroutement, les procédures préalables à l'arrivée pour les déroutements d'urgence ne sont pas autorisées, et le transporteur est tenu de mettre à jour la transmission sur le moyen de transport et de transmettre les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret applicable pour le fret nouvellement chargé dans les délais prescrits, indiqués au présent mémorandum.
110. Pour tous les déroutements (sauf ceux considérés comme une urgence), le transporteur doit mettre à jour la transmission sur le moyen de transport dans les délais prescrits.

Surplus et marchandises manquantes

111. Advenant un écart entre les données transmises et/ou les marchandises déclarées et le nombre de pièces trouvées à l'arrivée, il faut suivre la procédure décrite dans le [Mémorandum D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#). Des marchandises sont considérées excédentaires lorsque les données de l'IPEC/Manifeste électronique ont été transmises et que le transporteur ou l'agent d'expédition constate que la quantité de marchandises trouvée est supérieure à celle déclarée avant son arrivée au PPA.

112. Si aucune donnée de l'IPEC/Manifeste électronique n'a été transmise, et qu'aucune déclaration n'a été produite et que les marchandises sont découvertes après l'arrivée, une telle situation constitue une non-déclaration, et peut faire l'objet de sanctions administratives pécuniaires

Équipement d'entretien d'aéronefs étrangers

113. À l'intérieur d'un aéroport international, les machines et l'équipement affectés à l'entretien d'aéronefs immatriculés à l'étranger peuvent être importés au Canada en franchise des droits de douane, mais sont assujettis à la TPS.
114. L'IPEC/manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport liée à chaque transport initial d'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers au Canada doit être transmise, conformément aux lignes directrices et procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
115. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter le [Mémoire D8-2-5 : Administration du Décret de remise de l'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers](#).

Matériel de commissariat

116. Les compagnies aériennes étrangères qui exploitent des vols internationaux à destination du Canada peuvent être obligées de remplacer du matériel d'office et du mobilier d'aéronef (tête à tête, rideaux de cabine, etc.) pendant les escales. Chaque compagnie aérienne est autorisée à conserver une quantité suffisante de ces marchandises au Canada afin de pouvoir effectuer les remplacements requis. L'ASFC tient à jour un inventaire à des fins de contrôle. La compagnie aérienne est responsable du paiement des droits et des taxes sur toute marchandise utilisée au Canada.
117. Les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport liée à chaque transport initial de matériel de commissariat au Canada doivent être transmises conformément aux lignes directrices et procédures énoncées dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).

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

118. Les transporteurs cautionnés qui fournissent un service aérien international pour le transport du fret peuvent utiliser les services d'un transporteur routier (transporteur secondaire) pour transporter du fret aérien jusqu'au Canada. Le transporteur

routier n'a pas besoin d'une lettre d'autorisation du transporteur aérien cautionné afin de déplacer les marchandises au moyen des documents de ce transporteur.

119. Lorsque le fret aérien est acheminé par un transporteur routier, il incombe à ce dernier de transmettre les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport à l'ASFC (dans les délais prescrits applicables au mode routier), en indiquant le code d'exception du fret visant les expéditions aériennes par camion. Les données sur le fret seront présentées au PPA sous forme d'une LTA papier. Si la compagnie aérienne est non cautionnée, le transporteur routier devra transmettre les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport et l'expédition ne sera plus considérée comme une expédition aérienne par camion. Pour obtenir des renseignements supplémentaires, consulter le [Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#) et 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](#). Les transporteurs routiers exigeront LTA papier pour les expéditions aériennes acheminées par camion. Le transporteur aérien n'est pas tenu de fournir de données de l'IPEC/Manifeste électronique.
120. Les procédures ci-dessous s'appliquent lorsque du fret aérien est transporté par mode routier au Canada :
- Le transporteur routier avec qui le transporteur aérien a conclu une entente, déclare les marchandises à l'ASFC à la frontière terrestre au nom du transporteur aérien en présentant la LTA dûment remplie par le transporteur cautionné, qui tient lieu de déclaration des marchandises à l'ASFC par le transporteur aérien. Si des expéditions groupées destinées à un agent d'expédition sont présentées, le transporteur routier doit y joindre une feuille de suivi contenant les données requises pour chaque partie de l'expédition groupée (les mêmes renseignements que sur un connaissement interne), y compris le nom de l'expéditeur, le nom du destinataire, le poids, le nombre de pièces et une description complète des marchandises
 - Le numéro de contrôle du fret (NCF) sur la LTA doit comprendre le code de transporteur du transporteur aérien (et non celui du transporteur routier), et la LTA doit mentionner l'aéroport au Canada comme aéroport de destination ultime
 - Les marchandises doivent être livrées à un entrepôt d'attente aérien titulaire d'un agrément pour recevoir du fret aérien
 - Le transporteur routier ou aérien ne doit pas déclarer de nouveau les marchandises à l'ASFC à l'aéroport de destination, car cela créerait des déclarations de fret en double dans le système d'inventaire de l'ASFC
 - L'Agent des services frontaliers (ASF) à la frontière terrestre conserve les exemplaires de la poste et de la gare de la LTA comme preuves de déclaration
 - Le transporteur routier fournit les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC de la LTA à l'importateur ou au mandataire de l'importateur, qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de

[Type here]

mainlevée à l'aéroport de mainlevée. Un exemplaire (exploitant d'entrepôt) est remis à l'exploitant de l'entrepôt d'attente à des fins de contrôle du stock

121. Le transporteur aérien assume l'entière responsabilité des marchandises. Tout document de suivi du fret ou sanction pour une infraction au niveau du fret vise le transporteur aérien principal.
122. Les expéditions aériennes en transit qui se dirigent vers un tiers pays peuvent être transportées par un transporteur routier jusqu'à un aéroport au Canada à des fins d'exportation, à condition que :
 - les marchandises soient déclarées à l'ASFC par le transporteur routier
 - les LTA soient présentées à la frontière
123. Pour connaître les politiques et les procédures relatives aux expéditions groupées aériennes par camion, 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](#).
124. Pour connaître les politiques et les procédures relatives à la partie « exportation » du mouvement en transit par mode routier des expéditions aériennes, consulter le [Mémoire D3-1-8 : Transport du fret – Exportations](#).
125. Aucun acquittement officiel n'est nécessaire pour ces déclarations de fret en transit à des fins d'exportation, car il y a des vérifications faites au moyen des dossiers de transporteur.
126. Les transporteurs aériens qui ne respectent pas les exigences ci-dessus verront leurs privilèges de substitution par mode routier annulés, et leurs expéditions seront traitées comme des mouvements routiers ordinaires.
127. En ce qui concerne les exigences ayant trait au scellement des véhicules, veuillez consulter le [Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#). Ces exigences pour le fret aérien transporté par un transporteur routier sont fondées sur le statut du transporteur aérien. Lorsque du fret routier et du fret aérien sont transportés dans un même véhicule, tout le fret routier doit être déclaré et traité de la façon indiquée dans le [Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#).

Autres procédures d'expédition particulières

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

[Type here]

- importateur non résident
- transport d'expéditions sous connaissance à ordre
- entreprise de déménagement et effets personnels
- déclaré et devant arriver et manquant inclus dans la valeur
- provisions de bord
- boutiques hors taxes (marchandises importées par des boutiques hors taxes)
- carnet et autres importations temporaires
- déroutement d'urgence imprévu – marchandises transportées à l'intérieur du Canada

Exemptions de la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique

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

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

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

130. Voici les exemptions des ensembles de données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport :

- expéditions du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) – chargement complet d'expéditions qui répondent aux exigences de l'article 10.2 du [Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#)
- courrier (Postes Canada, service postal des États-Unis, courrier diplomatique, courrier international) – chargement complet
- fournitures militaires à bord d'un moyen de transport appartenant aux forces militaires ou louées par celles-ci – sans autre fret à bord
- réparations urgentes et non urgentes

[Type here]

- déroutements d'urgence (seulement pour les expéditions originales qui ne devaient pas arriver au Canada)
- aéronef vide – lorsque l'aéronef est la marchandise importée (remarque : aéronef vide/aucun fret)
- aéronef commercial de passagers ne transportant aucune marchandise spécifiée
- véhicules, personnel et équipement utilisés dans les situations d'urgence, notamment :
 - transport d'organes humains pour une greffe
 - corps de pompiers de première intervention
 - transport de patients par ambulance
 - équipes de secours en cas de catastrophe
- marchandises spécifiées à bord d'un moyen de transport qui entre dans l'espace aérien canadien alors qu'il se rend directement d'un lieu à l'extérieur du Canada à un autre lieu à l'extérieur du Canada sans atterrir au Canada
- marchandises comprises dans les bagages personnels (lorsqu'aucune autre marchandise spécifiée ne se trouve à bord)
- fardage – matériel d'emballage, comme des planches, des blocs, des madriers, des renforts en métal ou en plastique, utilisé pour soutenir et protéger les paquets devant être expédiés et manipulés
- moyens de transport étrangers à vocation scientifique ou exploratoire ne transportant pas de marchandises spécifiées

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

131. Voici les exceptions pour les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret où seule les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport sont exigées :

- les marchandises importées au Canada dans le cadre du Programme des EFV par messagerie
- le courrier (Postes Canada, service postal des États-Unis, courrier diplomatique, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte

Droit d'utiliser un aéronef étranger

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

[Type here]

doit être signalé immédiatement à l'ASFC et être déclaré officiellement en détail, car il est considéré comme ayant été importé.

133. Sauf exception énoncé au présent memorandum, il est absolument interdit à un aéronef étranger vide pour lequel les droits et les taxes n'ont pas été acquittés d'entrer au Canada dans le seul but de transporter des passagers ou des marchandises d'un endroit à un autre au Canada. Si on estime que l'aéronef a été importé, tous les droits et les taxes doivent être payés immédiatement. De plus, toute utilisation non autorisée d'un aéronef étranger dont les droits et les taxes n'ont pas été acquittés au Canada pourrait entraîner des sanctions administratives pécuniaires ou la saisie et/ou la confiscation de l'aéronef.
134. Un aéronef étranger pour lequel les droits et les taxes n'ont pas été acquittés peut être affrété par des groupes de non-résidents pour visiter différents endroits au Canada si les passagers viennent de l'étranger et qu'ils sont amenés au Canada par un transporteur qui effectue un voyage affrété continu
135. L'approbation de vol accordée par l'OTC ne signifie pas que les aéronefs pour lesquels les droits et les taxes n'ont pas été acquittés peuvent servir à des activités lucratives entre différents endroits au Canada. Le présent memorandum contient des renseignements supplémentaires sur les licences de l'OTC.

Traitement tarifaire d'un aéronef en service international

136. Aux fins du présent memorandum, un aéronef canadien est défini comme étant un aéronef engagé dans le transport commercial international, qui est enregistré au Canada et :
 - qui a été fabriqué au Canada
 - dont les droits ont été payés
 - qui est considéré comme étant acquitté en vertu d'une autre loi
137. Un aéronef canadien en service commercial international doit être classé sous les numéros tarifaires [9813.00.00 ou 9814.00.00](#) du [Chapitre 98 : T2023 – Dispositions de classification spéciale – non commerciales](#) s'il satisfait à toutes les exigences pertinentes énoncées dans les dispositions de ces numéros tarifaires. Lorsqu'un aéronef canadien arrivant au Canada ne peut pas être classé sous l'un de ces numéros tarifaires (par exemple, si des réparations ont été effectuées à l'étranger), il doit être classé à l'aide du numéro tarifaire approprié du [Chapitre 88 : T2023 – Navigation aérienne ou spatiale](#).
138. Lorsqu'un aéronef canadien en service commercial international a été réparé ou amélioré à l'étranger, les réparations ou les améliorations doivent être déclarées à l'ASFC et dûment déclarées en détail dès le retour de l'aéronef au Canada, même si l'aéronef poursuit son service commercial international. Pour obtenir de plus

[Type here]

amples renseignements, consulter le [Décret de remise sur les aéronefs civils canadiens, les moteurs d'aéronefs canadiens et les simulateurs de vol canadiens réparés à l'étranger](#).

139. Tout aéronef qui n'est pas considéré comme étant « canadien » aux termes du présent mémorandum est considéré comme un aéronef étranger aux fins de l'ASFC et doit être classé sous le numéro tarifaire [9801.10.10](#) s'il effectue un service commercial international.
140. Aucune déclaration en détail officielle n'est requise pour un aéronef qui effectue un service commercial international, mais tous les aéronefs entrant au Canada (canadiens ou étrangers) doivent être déclarés conformément aux paragraphes 12(1) de la [Loi sur les douanes](#).

Licences de l'Office des transports du Canada

141. En plus de devoir respecter les exigences de l'ASFC liées aux aéronefs en service international, la plupart des transporteurs aériens commerciaux doivent également obtenir une licence de l'OTC.
142. Pour obtenir des renseignements complets sur les exigences d'obtention d'une licence de l'OTC, les catégories d'aéronefs, les types d'affrètements et les licences de l'OTC, consulter le site Web de l'[Office des transports du Canada](#). La fonction de recherche peut servir à vérifier si un transporteur est détenteur d'une licence délivrée par l'OTC.

Prestation des services de l'ASFC

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

Restrictions concernant les passagers

144. Dans certains aéroports, il peut y avoir des restrictions quant au nombre de passagers internationaux que peut contrôler l'ASFC à un moment donné en raison de contraintes opérationnelles ou relatives à la sécurité. Le cas échéant, le débarquement par étapes peut être permis pour les gros aéronefs. Le transporteur aérien ou son mandataire est responsable du débarquement ordonné des passagers. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le débarquement par étapes, consulter le [Mémoire D2-5-1 : Accès aux aéroports par vols notifiés](#).
145. Les heures d'ouverture et les types de services offerts par l'ASFC dans un aéroport d'entrée (AE) désigné peuvent varier selon le type d'aéroport, le lieu géographique, les installations ou la saison. Pour obtenir de l'information sur les bureaux, y compris les adresses, les heures d'ouverture et les types de services offerts, consulter le [Répertoire des bureaux et des services de l'ASFC](#).

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

Accès aux aéroports par vols nolisés

147. Les lignes directrices et les conditions relatives à l'exploitation d'un service de vol d'affrètement international (contre paiement ou autre rémunération) et l'obtention de services d'inspection pour les formalités de dédouanement des voyageurs sont énoncées dans le [Mémoire D2-5-1 : Accès aux aéroports par vols nolisés](#).
148. Dans certains aéroports, l'ASFC peut exiger que les vols internationaux soient annoncés à l'avance. Les transporteurs aériens doivent communiquer avec le bureau local de l'ASFC à l'aéroport de destination pour toute exigence relative aux avis avant l'arrivée.

Remarque : Un avis avant l'arrivée ne constitue pas l'IPEC/Manifeste électronique. Les exigences de transmission de l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport énoncées dans le présent mémoire s'appliquent également pour les aéronefs transportant du fret.

Lignes directrices et procédures générales relatives à la déclaration pour le fret exempté de l'IPEC/Manifeste électronique

149. Toutes les expéditions exemptées de la présentation de l'IPEC/Manifeste électronique doivent être déclarées au moyen d'un des DCF ci-dessous ou de toute autre façon décrite dans le présent mémoire.
- les transporteurs peuvent utiliser le formulaire normalisé [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#), disponible en format à remplir et à enregistrer sur le site Web de l'ASFC. Vous trouverez des précisions concernant l'impression du DCF ainsi que la façon de remplir le formulaire [A8A\(B\)](#) dans le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#)
 - la lettre de transport aérien (LTA) de l'Association du transport aérien international (IATA) est un DCF agréé pour la déclaration du fret à l'ASFC. Au point de chargement, le transporteur aérien doit s'assurer que toutes les zones applicables sur la LTA sont remplies avec exactitude et lisiblement. Les éléments de données exigés dans la LTA de l'IATA se trouvent à [l'annexe A : Lettre de transport aérien](#)

[Type here]

[\(LTA\) de l'Association du transport aérien international \(IATA\)](#) du présent mémorandum

- la LTA express de l'IATA est un DCF agréé pour la déclaration du fret à l'ASFC. Les éléments de données exigés dans la LTA express de l'IATA se trouvent à [l'annexe B : Lettre de transport aérien \(LTA\) express de l'Association du transport aérien international \(IATA\)](#) du présent mémorandum
- les sacs de courrier doivent être accompagnés par l'un des DCF décrits ci-dessus, en plus d'être accompagnés par le bon de livraison de l'Union postale universelle (UPU)
- tout autre DCF acceptable

Modalités de déclaration – Importations exemptées d'IPEC/Manifeste électronique

150. Les transporteurs aériens non cautionnés doivent déclarer toutes les expéditions à l'ASFC au PPA. Cette déclaration se compose de cinq exemplaires d'un DCF agréé. Après vérification, tous les exemplaires du document sont numérotés, selon les besoins, et estampillés par l'ASFC. Pour que les renseignements sur le formulaire demeurent lisibles, le timbre doit être apposé au verso. Deux exemplaires (poste et gare) sont conservés par l'ASFC. Deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur ou au mandataire de celui-ci qui doit les présenter à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant de l'entrepôt d'attente est remis à celui-ci et sert au contrôle du stock.
151. Les transporteurs aériens cautionnés peuvent déclarer les importations soit au PPA, soit à l'aéroport de destination indiqué sur la lettre de transport aérien (LTA). Tous les aéroports utilisés par le transporteur aérien en cours de route jusqu'à l'aéroport final de destination doivent être énumérés clairement sur la LTA. L'aéroport de destination peut être changé seulement si le transporteur a présenté un nouveau manifeste ou un avis de déroutement.
152. Les transporteurs cautionnés ont besoin de cinq exemplaires de la LTA de l'IATA ou du DCF aux fins de l'ASFC. Cette déclaration se compose de cinq exemplaires d'un DCF agréé. Après vérification, tous les exemplaires du document sont numérotés, selon les besoins, et estampillés par l'ASFC. Pour que les renseignements sur le formulaire demeurent lisibles, le timbre doit être apposé au verso. Deux exemplaires (poste et gare) sont conservés par l'ASFC. Deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur ou au mandataire de celui-ci qui doit les présenter à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant de l'entrepôt d'attente est remis à celui-ci et sert au contrôle du stock.

[Type here]

153. Lorsque du fret est visé par une LTA autre que la LTA du TEMT, le nom exact de celui-ci et son code de transporteur doivent être estampillés clairement au recto du document avant qu'il ne soit présenté à l'ASFC. Au lieu d'estampiller chaque LTA, les transporteurs peuvent présenter leurs documents dans des enveloppes portant clairement la mention « déclaration de fret à l'ASFC », ainsi que le nom et le code du TEMT.
154. Lorsque des expéditions en douane doivent être expédiées au-delà du point final mentionné sur la LTA, l'expédition doit être transportée par un transporteur cautionné et faire dûment l'objet d'un nouveau manifeste.

Modalités de déclaration – Dispense de l'IPEC/Manifeste électronique à l'égard des expéditions en transit ou du FRAB – Transporteurs cautionnés et non cautionnés

155. Les marchandises étrangères destinées à un aéroport étranger et ayant atterri dans les aéroports canadiens, transportées par des transporteurs aériens cautionnés ou non, ne doivent pas être documentées aux fins de l'ASFC, à condition qu'elles restent à bord de l'avion et qu'aucune escale ne soit nécessaire.
156. Si les marchandises ne sont pas exportées immédiatement, elles doivent être consignées et déclarées à l'ASFC sur une lettre de transport aérien (LTA) de l'Association du transport aérien international (IATA) ou sur un formulaire [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#). Les éléments de données exigés dans la LTA de l'IATA se trouvent à l'annexe A du présent memorandum. Les instructions sur la façon de remplir le formulaire A8A(B) se trouvent dans le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Déroutements et transferts – Exigences de la dispense d'IPEC/Manifeste électronique

157. Le fret détourné de l'AE original ne requiert pas de DCF ou de NCF. Il appartient au transporteur sous le contrôle duquel l'expédition était au moment du déroutement de remplir un [A30, Avis de déroutement](#).
158. L'avis de déroutement et le DCF sont remis à l'importateur ou au transporteur de correspondance, s'il y a transfert, et ils sont présentés avec les documents de mainlevée pertinents au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'avis de déroutement demeure avec le document de déclaration en détail jusqu'à ce qu'il soit numéroté.

[Type here]

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

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

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

Importation/Marchandises à l'entrée

161. Si un aéronef transportant du fret destiné à l'importation est forcé d'atterrir à un aéroport autre que son lieu de destination finale en raison des conditions météorologiques, de problèmes mécaniques posant une menace à la sécurité des passagers et de l'aéronef ou d'une urgence médicale nécessitant une attention immédiate, le TEMT doit transmettre verbalement les détails de l'atterrissage d'urgence à l'ASFC à l'aéroport où a eu lieu l'atterrissage (ou à l'aéroport le plus près où peuvent être dédouanées les marchandises commerciales) et à l'aéroport de destination original. Pour obtenir la liste des bureaux de l'ASFC et les services qu'ils offrent, consulter le [Répertoire des bureaux et services de l'ASFC](#).
162. Si le fret demeure à bord de l'aéronef au lieu d'atterrissage d'urgence ou s'il est transféré à un aéronef de remplacement pour être transporté jusqu'à l'aéroport de destination original pour y être dédouané auprès de l'ASFC, il n'y a généralement pas d'autres documents requis, tel un avis de déroutement, au moment du dédouanement, pour consigner l'atterrissage d'urgence. Les clients devraient demander à l'ASFC à l'aéroport de destination si un avis de déroutement est nécessaire.
163. Si le fret est présenté pour son dédouanement au lieu d'atterrissage d'urgence (si l'ASFC y permet le dédouanement des marchandises commerciales), l'avis de déroutement doit accompagner les documents de dédouanement/de mainlevée. Les exigences et les procédures afférentes aux avis de déroutement figurent dans le présent mémoire.

Fret dont la destination n'est pas le Canada

164. Les procédures ci-dessous s'appliquent au fret dont la destination n'est pas le Canada qui a atterri en raison de conditions atmosphériques, d'ennuis mécaniques affectant la sécurité des passagers et de l'aéronef ou d'une urgence médicale nécessitant une attention immédiate :
- le Transporteur exploitant le moyen de transport (TEM) doit transmettre verbalement les détails de l'atterrissage d'urgence à l'ASFC à l'aéroport où a eu lieu l'atterrissage (ou à l'aéroport le plus près où peuvent être dédouanées les marchandises commerciales)
 - le fret peut être transféré d'un aéronef à un autre seulement sous la supervision de l'ASFC; les marques d'identification de l'aéronef de remplacement et une brève description des circonstances doivent être fournies à l'ASFC
 - si la compagnie aérienne le juge opportun, elle peut acheminer le fret jusqu'aux États-Unis en ayant recours aux services d'un transporteur routier cautionné, au moyen d'une lettre de transport aérien (LTA) de l'IATA ou de tout autre document de contrôle du fret (DCF) agréé par l'ASFC et renfermant tous les détails voulus sur chaque expédition. Dans le cas des sacs postaux, le DCF doit mentionner le nombre de sacs et décrire les marchandises comme étant des « sacs postaux ». Le document doit être rempli en trois exemplaires et numéroté au moyen de la série locale. Un exemplaire sera remis au transporteur qui le présentera à l'ASFC au point de sortie. Les autres exemplaires serviront d'exemplaires de la poste et de la gare
 - le transfert du fret de l'aéronef au moyen de transport routier doit se faire sous la supervision de l'ASFC qui scellera le véhicule au moyen d'un ou de plusieurs sceaux de l'ASFC et indiquera le ou les numéros de sceau sur le DCF. Si le ou les sceaux sont intacts au point de sortie, le véhicule pourra poursuivre sa route sans autre examen
 - lorsque le fret doit être retiré de l'aéronef et conservé jusqu'à ce que soit disponible un autre aéronef ou un véhicule de transporteur cautionné, il doit être mis dans un entrepôt d'attente. Le fret doit être déclaré à l'ASFC sur une LTA de l'IATA ou tout autre DCF agréé par l'ASFC. Au moment du transfert, les procédures applicables décrites à l'alinéa b) ou d) du présent paragraphe doivent être suivies
165. Les transporteurs qui ne sont pas cautionnés ne peuvent transporter du fret en douane au-delà du bureau d'arrivée de l'ASFC. Toutefois, lorsqu'un aéronef étranger non cautionné transportant des marchandises jusqu'au Canada fait un atterrissage d'urgence ailleurs qu'à sa destination finale, il peut poursuivre sa route jusqu'à sa destination finale sans présenter un cautionnement valable pour un seul voyage. Dans un tel cas, le fret doit être déclaré à l'ASFC au bureau initial de l'ASFC. Lorsqu'il y a escale à Gander ou à Goose Bay, les transporteurs peuvent poursuivre leur route jusqu'à destination après avoir présenté un formulaire [AG1, Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) à l'ASFC, ou après avoir déclaré les marchandises au bureau initial de l'ASFC.

[Type here]

166. À des fins de contrôle, le bureau initial de déclaration de l'ASFC doit aviser le bureau de destination finale de l'arrivée prévue du transporteur.
167. Le DCF est numéroté et estampillé par l'ASFC. Lorsque le bureau initial de l'ASFC n'est pas automatisé, l'exemplaire de la poste du DCF est envoyé par courrier au bureau de destination de l'ASFC. Sinon, il est introduit dans le système automatisé. L'exemplaire de la gare est versé au dossier, et les exemplaires de la salle des comptoirs, de l'autorisation de livraison de l'ASFC et de l'exploitant de l'entrepôt d'attente sont remis au transporteur et serviront à la déclaration au lieu de destination finale.
168. Au lieu de destination, les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC sont remis à l'importateur qui doit les présenter avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant de l'entrepôt d'attente est remis à l'entrepouseur et sert d'exemplaire de contrôle du stock.

Procédures de déclaration des expéditions fractionnées exemptées de l'IPEC/Manifeste électronique

169. Il y a expédition fractionnée (lots partiels) lorsque des parties d'une expédition visée par une lettre de transport aérien (LTA) entrent au pays à des moments différents, en raison des contraintes de capacité du transporteur.
170. Selon cette procédure, le transporteur aérien doit déclarer toutes les parties de l'expédition fractionnée à mesure qu'elles arrivent.
171. Toutes les parties d'une expédition fractionnée sont contrôlées sous le numéro de la LTA originale. La procédure exige que la LTA originale ainsi que tous les exemplaires de celle-ci utilisés pour déclarer les parties subséquentes de l'expédition fractionnée portent le timbre « Expédition fractionnée ». Il faut préciser le nombre de pièces arrivées dans le champ approprié du timbre « Expédition fractionnée » (par exemple, 1^{re} partie – 20 pièces).
172. Par souci d'uniformité, le timbre « Expédition fractionnée » qu'emploient les compagnies aériennes doit être semblable à celui figurant ci-dessous :

Expédition fractionnée reçue par :

Nom du transporteur :

Nom de l'aéroport :

Comme suit :

- 1^{re} partie – pièces
- 2^e partie – pièces
- 3^e partie – pièces
- 4^e partie – pièces

○ Dernière partie – pièces

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

- lorsque la première partie arrive, le TEMT prépare la LTA originale. La quantité totale de l'ensemble de l'expédition est indiquée dans la case « Nombre de colis ». Tous les exemplaires doivent porter le timbre « Expédition fractionnée » indiquant « 1^{re} partie – X pièces »
- le TEMT doit envoyer un exemplaire de la LTA originale (poste) à l'ASFC et deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) au dégroupueur
- l'agent d'expédition établit les déclarations secondaires de fret (connaissements internes/avis) pour couvrir la quantité totale de marchandises expédiées, annulant la quantité entière déclarée dans la LTA originale. Le dégroupueur donne les exemplaires de la poste et de la gare des déclarations secondaires de fret accompagnées de deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) de la LTA originale à l'ASFC. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC des déclarations secondaires de fret pour les marchandises qui sont arrivées sont transmis à l'importateur ou à son mandataire, qui les présentera ensuite à l'ASFC accompagnés des documents de mainlevée
- les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC des déclarations secondaires de fret couvrant les marchandises qui ne sont pas encore arrivées doivent rester dans le dossier ouvert du dégroupueur en attendant leur arrivée; à l'arrivée des parties restantes de l'expédition, le transporteur aérien faisant la déclaration donne un exemplaire de la LTA originale à l'ASFC et un autre au dégroupueur

174. Le timbre « Expédition fractionnée » indiquant la partie de l'expédition venant d'arriver et le nombre de pièces reçues doit être apposé sur la LTA. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC des déclarations secondaires de fret établies précédemment et conservées dans le dossier ouvert de l'agent d'expédition sont ensuite donnés à l'importateur ou à son mandataire, qui les présentera ensuite à l'ASFC accompagnés des documents de mainlevée concernant cette partie de l'expédition.

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

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

- lorsque la première partie arrive, le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) prépare la LTA originale. La quantité totale de l'ensemble de l'expédition est indiquée dans la case « Nombre de colis ». Tous les exemplaires de la LTA doivent porter le timbre « Expédition fractionnée » avec la mention « 1re partie – X pièces » pour indiquer la partie de l'expédition déclarée ainsi que le nombre de pièces reçues
- le TEMT doit remettre un exemplaire de la LTA (poste) à l'ASFC et deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) à l'importateur qui les présentera à l'ASFC avec les documents de mainlevée
- l'importateur peut obtenir la mainlevée des parties de l'expédition à mesure qu'elles arrivent, ou il peut attendre jusqu'à ce que toutes les parties de l'expédition soient arrivées avant d'en obtenir la mainlevée de l'ASFC
- pour obtenir la mainlevée de toute l'expédition d'un seul coup, l'importateur doit présenter tous les exemplaires de la LTA originale (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) avec le ou les documents de mainlevée visant toute l'expédition
- pour obtenir la mainlevée d'une partie de l'expédition lorsqu'elle arrive, l'importateur doit présenter deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) de la LTA originale avec le ou les documents de mainlevée à l'ASFC. Tous les exemplaires doivent être estampillés avec la mention « Expédition fractionnée » remplie qui doit indiquer la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues. Bien que la mainlevée de seulement une partie de l'expédition soit accordée, les droits et les taxes sur toute l'expédition doivent être acquittés par l'importateur. Lorsque le reste des parties de l'expédition arrivent, le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire de la LTA originale (poste) à l'ASFC et deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) à l'importateur qui les présentera à l'ASFC avec les documents de mainlevée. Tous les exemplaires doivent être estampillés avec la mention « Expédition fractionnée » remplie qui doit indiquer la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues. La mainlevée des autres parties de l'expédition doit être accordée conformément aux procédures de mainlevée des marchandises expédiées en moins, énoncées dans le [Mémoire D17-1-5 : Enregistrement, déclaration en détail et paiement pour les marchandises commerciales](#)

Lignes directrices ayant trait aux dispenses de présentation de l'IPEC/Manifeste électronique

Par courrier

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

178. Le courrier international est transféré en douane à l'aide de la LTA du transporteur aérien ou, s'il est véhiculé par un transporteur secondaire (au moyen du DCF secondaire du transporteur secondaire) ou par la Société canadienne des postes. Le courrier est transféré à un des bureaux d'échange du courrier international de l'ASFC, où il est traité conformément aux lignes directrices et aux procédures énoncées dans le [Mémoire D5-1-1 : Système de traitement du courrier international de l'Agence des services frontaliers du Canada](#).
179. Le courrier diplomatique doit aussi être déclaré à l'ASFC sur une LTA dûment remplie ou sur tout autre DCF acceptable qui doit indiquer clairement, dans la zone de désignation du fret, qu'il s'agit de courrier diplomatique. Seulement les personnes autorisées à ramasser le courrier diplomatique pourront retirer du courrier diplomatique du contrôle de l'ASFC. L'ASFC, à chaque aéroport traitant à son arrivée le courrier diplomatique, doit dresser une liste des parties ou des personnes autorisées à ramasser le courrier diplomatique. Les consulats ou les ambassades doivent s'assurer que tout changement dans la liste est communiqué en temps opportun à AE ou à une personne-ressource compétente dans le secteur de programme régional.

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

180. Les marchandises militaires arrivant par aéronef appartenant aux forces armées ou nolisé par celles-ci sont déclarées sur une LTA ou tout autre DCF acceptable à l'AE au Canada.
181. Les données sur les marchandises militaires arrivant à bord d'un aéronef n'appartenant pas aux forces armées ou non nolisé par celles-ci doivent être transmises par voie électronique conformément aux lignes directrices sur la présentation de l'IPEC/Manifeste électronique énoncées dans le présent mémorandum.

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

182. Les marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages à bord d'un aéronef commercial de passagers doivent être déclarées par le passager.
183. Un DCF ou une transmission de l'IPEC sur le fret n'est pas requis si une expédition est transportée par l'importateur dans ses propres bagages à bord d'un vol commercial de passager et la mainlevée est accordée au premier port d'arrivée.

Aéronef vide – lorsque l’aéronef constitue la marchandise/le fret

Documents que nécessite la déclaration des aéronefs commerciaux importés

184. Un aéronef vide qui est importé, temporairement ou en permanence, doit être déclaré sur un DCF agréé par l’ASFC, par la partie transportant l’aéronef à l’aéroport d’arrivée.

Aéronefs commerciaux

185. Les transporteurs aériens commerciaux déclarent généralement les aéronefs commerciaux importés sur une LTA de l’IATA, un DCF de l’ASFC ou un formulaire [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#). Si l’importation est de nature temporaire, par exemple un aéronef importé à des fins de démonstration, de réparation ou de modification, le transporteur aérien commercial doit alors l’indiquer clairement dans la section de description du fret. La longueur prévue de l’importation temporaire devrait aussi être mentionnée dans cette section, par exemple : « aéronef importé temporairement à des fins de démonstration jusqu’au (indiquer la date) ». D’autres documents de déclaration en détail ou de mainlevée peuvent être requis pour les importations temporaires. Pour obtenir des renseignements sur la déclaration en détail ou la mainlevée concernant des importations temporaires, consulter le présent memorandum ainsi que le [Mémoire D8-1-1 : Administration du Règlement sur l’importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#).

Aéronefs d’entreprise

186. Les aéronefs d’entreprise importés en permanence sont généralement déclarés sur un document de contrôle du fret [A8A\(B\) - En douane - Document de contrôle du fret](#) (ou un autre document que l’ASFC a agréé) par la partie qui transporte l’aéronef. Pour obtenir plus de renseignements sur les documents de déclaration en détail ou de mainlevée des importations permanentes, consulter le [Mémoire D17-1-5 : Enregistrement, déclaration en détail et paiement pour les marchandises commerciales](#).
187. La LTA, le formulaire [A8A\(B\) - En douane - Document de contrôle du fret](#) ou d’autre déclaration du fret agréée doit être présentée à l’ASFC, avec les documents de mainlevée applicables, tel qu’il est énoncé au présent memorandum.

Documents requis lorsque le transporteur est aussi l’importateur

[Type here]

188. Lorsque la partie transportant l'aéronef d'entreprise ou commercial est l'importateur de l'aéronef, le processus relatif aux marchandises comprises dans les bagages personnels peut être utilisé.
189. Un DCF n'est pas nécessaire si l'importateur obtient la mainlevée et fait la déclaration en détail des marchandises (aéronef) en présentant une DDC au bureau de déclaration initial de l'ASFC. Cela s'applique aux aéronefs commerciaux et aux aéronefs d'entreprise importés temporairement ou en permanence.

Documents que nécessite l'importation temporaire d'aéronefs étrangers

Aéronefs devant être réparés

190. Un aéronef peut être importé temporairement au Canada à des fins de réparation. Une réparation s'entend d'un travail d'entretien correctif qui peut comprendre le remplacement ou la réfection de pièces afin de redonner à l'article son état de fonctionnement original.
191. Pour obtenir plus de renseignements quant à l'importation temporaire des marchandises en vertu du numéro tarifaire [9993.00.00](#), consulter le [Mémoire D8-1-1 : Administration du Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#).

Aéronefs devant être modifiés

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

Aéronefs à des fins de démonstration

193. Comme il est expliqué dans le [Mémoire D8-1-9 : Administration du Décret de remise sur les aéronefs de démonstration importés](#), des aéronefs peuvent être importés temporairement à des fins de démonstration sans avoir à payer la TPS.
194. Les aéronefs importés à des fins de démonstration doivent être importés au moyen d'un formulaire [E29B, Permis d'admission temporaire](#). Tout aéronef vendu au Canada doit être officiellement déclaré en détail sans délai aux fins

d'annulation du formulaire E29B. Consulter le [Mémorandum D8-1-9 : Administration du Décret de remise sur les aéronefs de démonstration importés](#), qui renferme des instructions complètes à cet égard.

Exigences relatives à la transmission d'information préalable à l'égard des moyens de transport aérien exemptés de l'IPEC/Manifeste électronique

195. Dans la plupart des cas, le formulaire [AG1, Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) n'est pas requis pour la déclaration préalable des aéronefs commerciaux réguliers (transportant des marchandises commerciales) qui sont exemptés des exigences relatives à la soumission de l'IPEC/Manifeste électronique. Le formulaire AG1 peut être requis pour la déclaration des aéronefs commerciaux non réguliers dans les petits aéroports. Veuillez communiquer avec le bureau de l'ASFC de l'aéroport d'arrivée pour connaître la documentation requise pour la déclaration d'un aéronef exempté de l'IPEC/Manifeste électronique dont le vol n'était pas prévu. Tout le fret aérien doit faire l'objet d'une déclaration conforme au présent mémorandum.
196. Les transporteurs commerciaux réguliers ou non réguliers exploitant des vols internationaux ne sont pas tenus de présenter un formulaire AG1 ou tout autre document similaire pour les passagers ou les membres de l'équipage qui débarquent. Pour connaître les exigences relatives à la déclaration des passagers et des membres d'équipage à bord d'aéronefs commerciaux, consulter les mémorandums [D2-5-6 : Déclaration par les équipes d'un aéronef](#) et [D2-5-11 : Lignes directrices à l'intention des transporteurs aériens commerciaux pour le traitement des renseignements réglementaires relatifs aux voyageurs](#). Pour connaître les lignes directrices pour les passagers et les membres d'équipage d'un aéronef d'entreprise, consulter le [Mémorandum D2-5-12 : Déclaration par téléphone dans les filières de l'aviation générale et de la navigation récréative](#).
197. Dans certains cas, l'exploitant d'un aéronef pourrait avoir besoin d'une déclaration générale pour prouver le passage de l'aéronef au Canada, soit son entrée et sa sortie. L'ASFC continuera donc de valider ces documents, à titre gracieux, en y apposant un timbre officiel de l'ASFC.
198. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration d'un moyen de transport quittant le Canada, consulter le [Mémorandum D3-1-8 : Transport du fret – Exportations](#).

Exigences à l'égard des moyens de transport aérien exemptés de l'IPEC/Manifeste électronique

Aéronef commercial de passagers ne transportant pas de fret

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

Aéronef militaire canadien

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

Aéronef militaire étranger

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

Opérations aériennes de recherche et de sauvetage

202. Des centres de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) des Forces armées canadiennes ont été mis sur pied à plusieurs endroits au Canada. L'ASFC collabore avec eux, par tous les moyens, en vue de faciliter le mouvement international des aéronefs qui effectuent des missions de recherche et de sauvetage.
203. S'il se produit un incident au Canada ou aux États-Unis et que des aéronefs d'un ou des deux pays doivent traverser la frontière, l'agent responsable des opérations de sauvetage du CCOS transmettra immédiatement à l'ASFC ce qui suit :

[Type here]

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

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

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

Aéronef vide

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

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

206. Les aéronefs commerciaux ou d'entreprise importés temporairement au Canada (c'est-à-dire pour une démonstration, une réparation ou une modification) sont considérés comme étant des marchandises commerciales et doivent donc être déclarés conformément aux exigences énoncées dans le présent mémoire pour la déclaration de l'aéronef. Lorsque celui-ci est également le fret, il doit alors être déclaré conformément aux exigences relatives à la déclaration du fret énoncées dans ce même mémoire. Pour obtenir des renseignements additionnels sur la déclaration en détail ou la mainlevée concernant des importations temporaires, veuillez consulter le [Mémoire D8-1-1 : Administration du Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#).
207. Afin de faciliter le traitement d'un aéronef importé temporairement au Canada, on recommande aux transporteurs ou aux pilotes de communiquer avec l'aéroport d'entrée (AE) au moins deux heures avant l'heure d'arrivée prévue pour fournir les données de vol pertinentes à l'ASFC. Certains aéroports peuvent recevoir ces

[Type here]

renseignements par télécopieur. Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquer avec le [bureau de l'ASFC \(Répertoire des bureaux et des services de l'ASFC\)](#) de l'aéroport de destination.

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

Modalités de livraison et transfert à un entrepôt d'attente

209. Le fret arrivant par voie aérienne doit être déclaré dans un entrepôt d'attente aérien titulaire d'un agrément pour recevoir le fret aérien. Pour obtenir de plus amples informations, consulter le [Mémorandum D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#).
210. Le fret aérien n'ayant pas fait l'objet d'une mainlevée peut être déplacé au titre du manifeste initial du PPA à l'entrepôt d'attente désigné qui est titulaire d'un agrément pour recevoir les expéditions aériennes, ou au bureau d'exportation, comme il est indiqué sur le manifeste. La responsabilité du paiement des droits et des taxes exigibles sur les marchandises non dédouanées revient toujours au transporteur cautionné qui est associé au NCF indiqué sur la transmission sur le fret, peu importe le transporteur qui assure le transport physique des marchandises. Au besoin, des documents de suivi du fret seront établis, et toute pénalité pour infractions liées au fret sera imposée au transporteur associé au NCF figurant sur la transmission sur le fret.
211. Les expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné et déclarées par le transporteur principal au PPA peuvent être autorisées par l'ASFC à passer directement à l'entrepôt d'attente titulaire d'un agrément pour recevoir les expéditions aériennes de l'agent d'expédition. Pour connaître les exigences qui s'appliquent, consulter le [Mémorandum D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#), ou le [Mémorandum D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#).
212. Le fret arrivant par mode routier, ferroviaire ou maritime peut être livré directement à l'aéroport, à condition que :
- le fret soit acheminé par voie aérienne à partir de l'aéroport au moyen d'un DCF aérien
 - le fret soit exporté par la voie aérienne de l'aéroport au moyen d'un DCF aérien lorsque le fret doit être livré à un entrepôt d'attente dont l'agrément l'autorise à recevoir du fret aérien
213. Pour obtenir de plus amples informations, consulter le [Mémorandum D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#).

Changements après l'arrivée

214. Les déclarations électroniques de moyen de transport visant à faire état de corrections/suppressions à l'IPEC/Manifeste électronique seront acceptées jusqu'à la DHAP indiquée sur la déclaration.
215. Les clients peuvent transmettre leurs modifications jusqu'à 30 jours après l'arrivée ou jusqu'à ce que le NCF soit acquitté. Si des corrections/suppressions d'éléments de données « clés » sont requises après 30 jours et qu'elles ne peuvent pas être effectuées par le transporteur, le formulaire [BSF673 – Formulaire de demande de correction manuelle du papier creux, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes](#) doit être rempli et présenté en double exemplaire au bureau commercial local de l'ASFC.
216. Au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut (au nord du 60° parallèle), là où les procédures de l'ASFC sont appliquées par les représentants d'une entité autre que l'ASFC (c.-à-d. des agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ou des employés d'une organisation gouvernementale canadienne), le formulaire [AG1, Déclaration générale \(Sortie/Entrée\)](#) est requis pour tous les vols en plus de tout avis électronique requis avant l'arrivée.

Remarque : Les transporteurs/agents d'expédition ont jusqu'à 90 jours pour présenter le BSF673, Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes à l'ASFC. On peut télécharger ce formulaire du [site Web de l'ASFC](#).

Défaut de transmettre l'IPEC/Manifeste électronique

217. L'ASFC exige des renseignements complets relatifs à toutes les marchandises spécifiées avant le chargement ou l'arrivée au Canada. Lorsque les données de l'IPEC/Manifeste électronique n'ont pas été transmises et qu'il n'existe pas d'autre exemption ou exception, le transporteur doit transmettre une déclaration de fret aussitôt que cela est constaté. Si l'ASFC découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée de l'IPEC/Manifeste électronique n'a été transmise et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, des sanctions administratives pécuniaires pourront être appliquées au transporteur par non-déclaration.

Plan d'urgence en cas de pannes de système

218. Le [Plan d'urgence en cas de pannes de système](#) de l'ASFC établit les procédures pour l'importation commerciale de marchandises dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC dans tous les modes. Les clients

[Type here]

peuvent communiquer avec l'USTCC, au 1-888-957-7224, pour obtenir des précisions supplémentaires.

Renseignements sur les sanctions

219. Pour obtenir des renseignements sur les sanctions administratives, consulter le [Mémoire D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires ou le Régime de sanctions administratives pécuniaires](#).
220. D'autres sanctions administratives, telles que l'annulation des privilèges accordés par les programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi s'appliquer.

Annexe A

Lettre de transport aérien de l'Association du transport aérien international

Les champs suivants doivent être remplis aux fins de l'ASFC :

1. Aéroport de départ

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

2. Numéro de contrôle du fret

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

3. Nom et adresse de l'expéditeur

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

4. Nom et adresse du destinataire

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

5. Renseignements sur le traitement de l'expédition

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

[Type here]

6. Nombre de pièces

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

7. Poids brut

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

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

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

Remarques :

Tous les exemplaires doivent clairement porter le timbre « En douane », en lettres d'au moins 1,2 cm (½ po) de hauteur, apposé par le transporteur faisant le transfert ou par l'agent d'expédition.

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

[Type here]

Annexe B

Lettre de transport aérien express de l'Association du transport aérien international

Les champs suivants doivent être remplis aux fins de l'ASFC :

1. Numéro de contrôle du fret

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

2. Numéro de compte de l'expéditeur

Cette zone réservée à l'expéditeur est facultative.

3. De l'expéditeur (nom)

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

4. Numéro de compte du destinataire

Cette zone réservée au transporteur est facultative.

5. Au destinataire/nom/société/adresse

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

6. Lieu du type de service

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

7. Renseignements sur le traitement de l'expédition

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

8. Nombre de pièces

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

9. Poids brut

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

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

[Type here]

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

Références

Consulter ces ressources pour obtenir de plus amples renseignements.

Législation applicable

[Loi sur les douanes](#)

[Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#)

[Règlement sur le transit des marchandises](#)

[Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#)

[Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(prélèvement d'accise et droits supplémentaires\)](#)

Mémoire(s) D connexe(s)

[D1-2-1 : Services spéciaux](#)

[D2-1-1 : Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents](#)

[D2-5-1 : Accès aux aéroports par vols nolisés](#)

[D2-5-6 : Déclaration par les équipes d'un aéronef](#)

[D2-5-11 : Lignes directrices à l'intention des transporteurs aériens commerciaux pour le traitement des renseignements réglementaires relatifs aux voyageurs](#)

[D2-5-12 : Déclaration par téléphone dans les filières de l'aviation générale et de la navigation récréative](#)

[D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#)

[D3-1-8 : Transport du fret – Exportations](#)

[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](#)

[D5-1-1 : Traitement du courrier international](#)

[D7-4-1 : Programme d'exonération des droits](#)

[D7-4-2 : Programme de drawback des droits](#)

[D8-1-1 : Administration du Règlement sur l'importation temporaire de marchandises \(numéro tarifaire 9993.00.00\)](#)

[D8-1-9 : Administration du Décret de remise sur les aéronefs de démonstration importés](#)

[D8-2-5 : Administration du Décret de remise de l'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers](#)

[D8-2-16 : Remise visant les importations par messenger](#)

[D17-1-2 : Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur \(ayant une valeur en douane qui ne dépasse pas 2 500 \\$CAN\)](#)

[D17-1-4 : Mainlevée des marchandises commerciales](#)

[D17-1-5 : Enregistrement, déclaration en détail et paiement pour les marchandises commerciales](#)

[Type here]

[D17-4-0 : Programme des messageries d'expéditions de faible valeur](#)

[Mémoire D17-4-0](#)

[Série D19 : Lois et Règlements des autres ministères](#) [D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#)

[D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#)

Mémoire(s) précédent(s)

D3-2-1, daté du 29 novembre 2022

Bureau de diffusion

Division de la gestion des programmes et des politiques

Direction du programme du secteur commercial

Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux

Communiquer avec nous

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

Lien connexe

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