



Mémoire D3-4-2 : Exigences relatives à la transmission de données préalables à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier

ISSN 2369-2391

Ottawa, le 12 novembre 2025

Résumé en langage clair

Public Cible: Les transporteurs de marchandises commerciales dans le mode terrestre; les agents d'expéditions impliqués dans le transport routier de marchandise; les exploitants d'entrepôts d'attente.

Sujet principal: Comment transmettre l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique par voie électronique à l'ASFC; Portail du manifeste électronique; délai de transmission des données sur le fret et le moyen de transport; transmission de données sur le fret et le moyen de transport; mouvement en transit; processus d'expédition particuliers; exemptions relatives à la déclaration.

Mots clés : IPEC; manifeste électronique; transmission électronique; document de contrôle du fret; transporteur routier; importation, mouvement en transit; mouvement en transit domestique; transmission de données; portail du manifeste électronique; données sur le fret; données sur le moyen de transport; autorisation pour un seul voyage; exploitants d'entrepôts d'attente; agents d'expéditions; effets personnels; scellement des véhicules; corrections.

Sur cette page

- [Modifications apportées à ce mémoire](#)
- [Définitions](#)
- [Lignes directrices](#)
 - [Général](#)
 - [Exigences relatives à l'identification du transporteur](#)
 - [Exigences en matière de garantie](#)
 - [Autorisations pour un seul voyage](#)
 - [Obligations des transporteurs](#)
 - [Responsabilités](#)
 - [Tenue de registres](#)
 - [Contrôle](#)
 - [Contrat d'exclusivité](#)
 - [Exigences concernant la documentation de contrôle du fret](#)
 - [Procédures de déclaration et de contrôle du fret](#)
 - [Délais de réutilisation du numéro de contrôle du fret et du numéro de référence du moyen de transport](#)
 - [Communication électronique avec l'ASFC](#)
 - [Demande de transmission de données électroniques à l'ASFC](#)



- [Portail du Manifeste électronique](#)
- [Expéditions domestiques en transit](#)
 - [Marchandises domestiques des États-Unis qui transitent par le Canada et marchandises domestiques du Canada qui transitent par les États-Unis](#)
 - [Déclaration du moyen de transport avec fret en transit](#)
- [Expéditions en transit](#)
 - [Fret transitant par le Canada à destination ou en provenance de l'étranger](#)
- [Lignes directrices pour la transmission des données – Importation](#)
 - [Données sur le fret](#)
 - [Données sur le moyen de transport](#)
 - [Mouvements multimodaux](#)
 - [Délais de transmission pour le fret et le moyen de transport](#)
 - [Scellement des moyens de transport](#)
 - [Exemptions relatives à l'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport](#)
 - [Exemptions des données sur le fret – Seules les données sur le moyen de transport sont exigées](#)
- [Processus d'expédition particuliers](#)
 - [Moyens de transport vides](#)
 - [Expéditions refusées](#)
 - [Dépanneuses](#)
 - [Exigences concernant les expéditions de faible valeur \(EFV\) par messagerie et les EFV](#)
 - [Expéditions aériennes transfrontalières en mode routier \(expéditions aériennes par camion\)](#)
 - [Équipement auxiliaire](#)
 - [Surplus/marchandises manquantes](#)
 - [Expéditions en vertu du Programme d'autocotisation des douanes \(PAD\)](#)
 - [Un moyen de transport – plusieurs remorques – une expédition](#)
 - [Marchandises dangereuses](#)
 - [Autres procédures d'expédition particulières](#)
 - [Code de sous-emplacement](#)
 - [Effets d'immigrants](#)
- [Mouvement sous douane](#)
 - [Avis d'arrivée](#)
 - [Mouvement et contrôle du fret n'ayant pas obtenu la mainlevée au Canada](#)
 - [Notifications et messages d'erreur](#)
 - [Manifeste acheminé](#)
- [Corrections](#)
 - [Corrections aux données sur le fret et/ou le moyen de transport](#)
 - [Ajouter, modifier, supprimer \(annuler\)](#)
 - [Modifications après l'arrivée](#)
- [Défaut de présenter les renseignements de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
- [Plan d'urgence en cas de panne de système](#)



- [Renseignements sur les sanctions](#)
- [Annexe A : Instructions pour remplir le formulaire A8B, Manifeste de transit – Canada – États-Unis](#)
- [Annexe B : Instructions pour remplir le formulaire BSF673 – Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée – Tous les modes](#)
- [Références](#)
- [Communiquez avec nous](#)
- [Liens connexes](#)

Modifications apportées à ce mémorandum

Le présent mémorandum a été révisé pour :

- mettre à jour la section des définitions
- remplacer « préalable à l'arrivée » par « l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique », le cas échéant
- supprimer les références à des types particuliers d'entrepôts d'attente et les remplacer par un lien vers les [mémorandums de la série D4](#)
- ajouter l'annexe B contenant les instructions détaillées pour remplir le formulaire [BSF673 - Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée – Tous les modes](#)
- créer une section pour les « Expéditions domestiques en transit » afin de les distinguer du processus des mouvements en transit en provenance de l'étranger
- modifier le titre « Expéditions en transit » par « Expéditions domestiques en transit »
- modifier le titre « Exemptions du Manifeste électronique » par « Exemptions relatives à l'IPEC/Manifeste électronique »
- modifier le titre « Expéditions aériennes par camion » par « Expéditions aériennes transfrontalières en mode routier (Expéditions aériennes par camion) »
- modifier le titre « Exigences de livraison et transferts à l'entrepôt d'attente » par « Mouvement et contrôle du fret n'ayant pas obtenu la mainlevée au Canada »
- mettre à jour les informations sur la politique et fournir des éclaircissements dans les sections suivantes:
 - renseignements généraux
 - exigences relatives à l'identification du transporteur
 - exigences en matière de garantie
 - responsabilités
 - tenue de registres
 - contrôle
 - contrat d'exclusivité
 - exigences concernant la documentation de contrôle de fret



- procédures de déclaration et de contrôle du fret
- demande de transmission de données électroniques à l'ASFC
- portail du Manifeste électronique
- expéditions domestiques en transit
- déclaration du moyen de transport avec fret en transit
- expéditions en transit
- lignes directrices pour la transmission des données – importation
- données sur le moyen de transport
- mouvements multimodaux
- délais de transmission pour le fret et le moyen de transport
- scellement des moyens de transport
- exemptions relatives à l'IPEC/Manifeste électronique
- exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport
- exemptions des données sur le fret – seules les données sur le moyen de transport sont exigées
- processus d'expédition particuliers
- moyens de transport vides
- expéditions refusées
- dépanneuses
- exigences concernant les EFV par messagerie et les EFV
- expéditions aériennes transfrontalières en mode routier (expéditions aériennes par camion)
- équipement auxiliaire
- expéditions en vertu du Programme d'autocotisation des douanes (PAD)
- marchandises dangereuses
- mouvement et contrôle du fret n'ayant pas obtenu la mainlevée au Canada
- notifications et messages d'erreur
- corrections
- renseignements supplémentaires
- annexes
- références

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

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

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



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

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

Les exigences des autres ministères gouvernementaux (AMG) se trouvent entièrement dans les [Mémoires de la série D19](#).

Définitions

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

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 Canada (AMC). Voir [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 (PPA). Il s'agit de l'endroit où les moyens de transport, les marchandises spécifiées et/ou les personnes devraient arriver au Canada.

Cautionnement pour un seul voyage

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

Client

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 du transporteur pour les besoins de l'ASFC.



Connaissance interne

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

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 de Canada.

Destinataire

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

- lorsque le transporteur transmet 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)
- lorsque l'agent d'expédition fournit 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)
- lorsque l'agent d'expédition fournit à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition dégroupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont préalablement expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport ou le contrat de vente commerciale (par exemple une facture commerciale, acte de vente ou autre contrat de vente, ou 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.

Échange de données informatisé (EDI)

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

En transit



Circulation de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada à un autre point à l'étranger. Ce mouvement est différent du mouvement en transit domestique (voir la définition ci-dessous).

Équipement auxiliaire

Tout équipement qui permet d'améliorer la sécurité, la sûreté, le confinement et la préservation de marchandises transportées dans des véhicules couverts par le numéro tarifaire 9801.10.10. (voir le [Chapitre 98 : T2025—Dispositions de classification spéciale – non commerciales](#)). L'équipement auxiliaire peut être importé en vertu du numéro tarifaire 9801.10.20 (voir le chapitre 98) sans documentation, aux termes du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), lorsqu'il est utilisé à des fins internationales. On considère qu'un chariot ou qu'un dispositif servant à relier des remorques constitue de l'équipement auxiliaire.

Ancillary equipment

Any equipment which enhances the safety, security, containment and preservation of goods carried in vehicles falling within the terms of tariff item 9801.10.10 (refer to [Chapter 98: T2025: Special classification provisions: Non-commercial](#)). Ancillary equipment can be imported pursuant to tariff item 9801.10.20 (refer to Chapter 98) without documentation in accordance with the [Reporting of Imported Goods Regulations](#), when it is used in international service. A dolly or device used to link trailers would be considered ancillary equipment.

Expéditeur/Consignateur

Nom et adresse de la personne expédiant les marchandises, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport (par exemple connaissance, lettre de transport aérien (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



- 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 :
 - (i) soit une marchandise spécifiée ou ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissement, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition et qui se rapporte au transport de ces marchandises

Expédition aérienne 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 (EFV).

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 d'expéditions de faible valeur (EFV), par une compagnie de messagerie approuvée.

Feuille maitresse

Une manière de déclarer un moyen de transport routier au premier port d'arrivée (PPA).

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 document de contrôle du fret.

Groupement

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

Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)

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.

Instruments du commerce international (ICI)

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

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'information préalable sur leurs expéditions commerciales (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 ou
- les marchandises sont ou seront contenues parmi les bagages d'une personne et que cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport

Marchandises 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 :

- 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 parmi 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 d'un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés si la réparation a été faite suite à 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'entrepôt 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 du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM)

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

Messagerie

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

Mouvement en transit domestique (modes routier et ferroviaire seulement)

Le mouvement de marchandise d'un point au Canada vers un autre point au Canada en passant par les États-Unis ainsi que le mouvement de marchandise d'un point aux États-Unis vers un autre point aux États-Unis en passant par le Canada. Ce mouvement est différent du mouvement « en transit » (voir la définition ci-dessus).

Mouvement multimodal



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

Moyen de transport

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

Nouveau manifeste

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

Numéro de contrôle du fret (NCF)

Le numéro de contrôle du fret est le numéro unique attribué à un document de transport. Ce numéro désigne de manière exclusive le fret détaillé sur une déclaration du fret. Il est composé d'un code de transporteur suivi d'un numéro de référence unique attribué par le transporteur/représentant. Il ne peut pas contenir d'espaces. Les quatre premiers caractères alphanumériques = le code de transporteur attribué 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 (TEMT) pour un voyage en particulier ou pour le départ d'un moyen de transport.

Portail du Manifeste électronique

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

Préalable à l'arrivée

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

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 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 d'examen avant l'arrivée (SEA)

Le SEA est une option de service pour la mainlevée des marchandises commerciales pouvant être transmise avant ou après l'arrivée. Le SEA permet aux importateurs et aux courtiers en douane de soumettre la documentation liée à la déclaration en détail provisoire à l'ASFC pour examen et traitement afin d'obtenir la mainlevée des marchandises commerciales.

Transmission sur le fret

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

Transmission sur le moyen de transport

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

Transporteur

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 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

Général

2. La [Loi sur les douanes](#), le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) et le [Règlement sur le transit des marchandises](#) définissent à quel moment, de quelle manière et par qui l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique concernant les marchandises spécifiées et les moyens de transport qui entrent au Canada ou qui y transitent doit être transmise.



3. Sauf disposition contraire dans la *Loi sur les douanes*, le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et le *Règlement sur le transit des marchandises*, toutes les marchandises qui sont importées ou transportées en transit au Canada doivent être déclarées à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au premier port d'arrivée (PPA) au Canada, même si elles ne sont pas visées par l'exigence de l'IPEC/Manifeste électronique. La déclaration obligatoire du fret et des moyens de transport à l'ASFC se fait électroniquement, de vive voix ou par écrit, conformément au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.
4. La réception de données sur le contrôle du fret 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
 - d'avoir un processus simplifié et plus efficace à la frontière pour les marchandises à risque moins élevé
 - de contrôler le mouvement des marchandises sous douane
5. La soumission 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'énoncé au paragraphe 12(1) de la *Loi sur les douanes*.
6. Lorsque le moyen de transport arrive au PPA et que le statut est mis à jour à « déclaré », l'ASFC transmet un avis à l'exploitant du moyen de transport identifié par le code de transporteur de l'ASFC figurant sur la déclaration de moyen de transport, en précisant les numéros de contrôle du fret (NCF) des transmissions de fret correspondantes. Ce message servira de « preuve de déclaration » du transporteur.

Exigences relatives à l'identification du transporteur

7. 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.
8. Tous 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 fret en douane ou du fret en transit au Canada. Ce code de transporteur doit figurer sur tous les documents de contrôle du fret (DCF) ou être fourni dans les transmissions d'Échange de Données Informatisé (ÉDI).
9. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du code à barres et, couplé au numéro unique de l'expédition que choisit le transporteur, il crée le NCF et le numéro de référence du moyen de transport (NRMT). La procédure s'applique également aux agents d'expédition pour la déclaration secondaire et le contrôle du fret sous douane qui est groupé ou dégroupé au Canada.



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

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

Exigences en matière de garantie

12. Un transporteur routier qui souhaite obtenir une caution en vertu d'une autorisation générale doit déposer une garantie dans un format tel qu'indiqué sur la page web des [transporteurs routiers](#).
13. Afin de devenir un transporteur ou un agent d'expédition cautionné, une garantie devra être déposée conformément au *Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*.
14. Les transporteurs non cautionnés doivent obtenir la mainlevée des marchandises PPA à moins que le transporteur :
 - verse un cautionnement pour un seul voyage afin d'assurer le transport intérieur des marchandises
 - relie les marchandises en douane déclarées dans le cadre des données de l'IPEC/Manifeste électronique au NRMT du transporteur non cautionné
 - présente un nouveau manifeste pour les marchandises à un transporteur cautionné par l'ASFC pour qu'il les achemine à un bureau intérieur de l'ASFC où elles seront déclarées en détail

Autorisations pour un seul voyage

15. Les transporteurs qui ont un code de transporteur non cautionné et qui n'ont pas besoin d'une autorisation générale peuvent présenter à l'ASFC une demande de cautionnement pour un seul voyage. La demande d'autorisation pour un seul voyage doit être présentée, en double exemplaire, au bureau de l'ASFC où les marchandises sont déclarées et doit être accompagnée d'une garantie d'un montant déterminé par l'ASFC, comme il est indiqué dans le [Mémoire D1-7-1 : Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane](#).
16. Les cautionnements de garantie relatifs aux autorisations pour un seul voyage doivent suivre la forme prescrite sur la page web des transporteurs routiers.



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

Obligations des transporteurs

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

Responsabilités



24. Pour obtenir des renseignements sur les responsabilités du transporteur touchant les informations de l'IPEC/Manifeste électronique, consulter le *Mémorandum D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*.

Tenue de registres

25. 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, en format papier ou électronique, ainsi que l'information fournie à l'arrivée.
26. 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* doivent être conservés pendant une période de trois années civiles complètes, plus l'année durant laquelle les données ont été transmises.

Contrôle

27. En plus de toutes les autres activités de contrôle et de vérification, l'ASFC procédera à des contrôles périodiques des registres tenus par les transporteurs relatifs aux renseignements sur le moyen de transport et le fret communiqués par voie électronique. Le contrôle confirmera que les données sur le moyen de transport et le fret ont été présentées en temps opportun et que les renseignements transmis de l'IPEC/Manifeste électronique sont véridiques, exacts et complets et correspondent aux renseignements contenus dans les documents sources au dossier. Cela comprend l'emploi de codes d'exception/exemption.

Contrat d'exclusivité

28. Les identificateurs du fret et du moyen de transport de l'IPEC/Manifeste électronique ont éliminé la nécessité de produire des lettres d'autorisation lorsqu'un transporteur différent est employé pour transporter les marchandises de l'autre côté de la frontière. Si le transporteur qui arrive à la frontière ne semble pas être celui auquel est associé le NRMT (absence d'inscriptions ou d'identificateurs peints sur l'extérieur de la cabine), il incombera au chauffeur de prouver qu'il est lié par un contrat d'exclusivité au transporteur dont le code de transporteur est cité sur le NRMT.
29. Un transporteur routier peut autoriser un transporteur sous contrat à déclarer des marchandises en utilisant son code de transporteur lorsque le transporteur sous



contrat opère dans le cadre d'un contrat d'équipement dédié avec le transporteur autorisant.

30. Lorsque le transporteur qui accorde l'autorisation a recours à un transporteur sous contrat pour le transport de marchandises au Canada, son code de transporteur doit former les quatre premiers chiffres du NRMT.
31. Les principaux critères dans l'identification d'un transporteur sous contrat sont l'existence d'un contrat et un usage dédié de l'équipement. Les transporteurs contractuels qui répondent à cette définition sont essentiellement un prolongement du transporteur qui accorde l'autorisation, comme le montrent les exemples suivants :
 - le logo du transporteur qui accorde l'autorisation peut se trouver sur l'équipement contractuel
 - l'équipement contractuel est mentionné dans la liste d'équipement du transporteur qui accorde l'autorisation
 - les chauffeurs reçoivent de la formation sur les politiques et les procédures du transporteur qui accorde l'autorisation et ils y sont assujettis
 - le transporteur qui accorde l'autorisation répartit les tâches, garde tous les documents et exerce le contrôle sur les chauffeurs et l'équipement à usage réservé pour la durée du contrat
 - pendant la durée du contrat, le transporteur sous contrat ne peut pas utiliser l'équipement dédié exclusivement au transporteur qui accorde l'autorisation afin de déplacer du fret pour tout autre transporteur, y compris sa propre entreprise
32. Le transporteur peut prouver de diverses manières que la relation existe, notamment en ayant une copie du contrat dans le moyen de transport. En l'absence de celui-ci, une lettre témoignant du contrat d'exclusivité pourrait aussi fournir une preuve irréfutable de la relation, pour autant qu'elle renferme les éléments suivants :
 - papier à en-tête de l'entreprise
 - date de début et date de fin
 - nom et adresse de l'entreprise dont les services sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité (transporteur contractuel)
 - nom et adresse de l'entreprise qui retient les services aux termes d'un contrat d'exclusivité (transporteur qui accorde l'autorisation)
 - numéro de téléphone, titre et signature de la personne autorisée dans l'entreprise qui retient les services
 - une déclaration selon laquelle les services de l'entreprise sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité
 - l'adresse de l'entreprise dont les services sont retenus aux termes d'un contrat d'exclusivité
 - la signature de la personne autorisée



33. Cette lettre témoignant du contrat d'exclusivité ne remplace pas la nécessité de verser au dossier des deux parties un contrat et une liste d'équipement, lesquels sont fournis à l'ASFC sur demande.

Exigences concernant la documentation de contrôle du fret

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

Procédures de déclaration et de contrôle du fret

37. Les données sur le fret doivent être transmises par voie électronique à l'ASFC par le transporteur, ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom, dans les délais prescrits, conformément au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*. Une déclaration de fret routier est obligatoire pour tout fret importé non exempté. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences relatives à l'IPEC/Manifeste électronique, consulter le Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Mode routier (DECCE).



38. Une manière de déclarer le moyen de transport routier au PPA lorsque le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) et l'expédition arrivent à la frontière, est que le conducteur doit fournir une feuille maîtresse à l'ASF). La feuille maîtresse contient :
- le document en format papier qui contient au moins un NRMT en code à barres (**option privilégiée**)
 - le document en format papier qui contient au moins un NCF en code à barres avec un NRMT inscrit à la main
39. Le TEMT peut, s'il le désire, utiliser la feuille maîtresse imprimable du Portail du Manifeste électronique ou créer sa propre feuille maîtresse à condition que les exigences sur l'emploi d'une feuille maîtresse soient rencontrées, comme stipulé dans le présent memorandum.
40. Le conducteur doit présenter une feuille maîtresse qui contient un NRMT en code à barres ou un NCF en code à barres avec un NRMT inscrit à la main. Une facture, un connaissement ou tout autre document que les transporteurs présentent aux fins de mainlevée ne peut pas servir de feuille maîtresse. En ce qui concerne toutes les mainlevées non liées au Système d'examen avant l'arrivée (SEA), il est recommandé que les mentions « feuille maîtresse du Manifeste électronique » ou « feuille maîtresse du Portail » figurent sur le document présenté.
41. L'ASFC exige un code à barres pour permettre la lecture rapide et exacte du numéro dans le système de l'ASFC et le relier aux données de l'IPEC/Manifeste électronique correspondantes qui ont été transmises par voie électronique.
42. Si le transporteur présente un document du SEA aux fins de mainlevée au PPA, le conducteur peut présenter, en tant que feuille maîtresse, le document du SEA requis qui contient un NCF en code à barres avec un NRMT inscrit à la main. Si le document du SEA est en règle et que la mainlevée est accordée au PPA, l'ASF doit l'estampiller. Ce document servira de preuve de déclaration et de preuve de mainlevée en format papier, ce qui permettra au transporteur de respecter son obligation de tenir ses livres et ses registres.
43. Dans le cas d'un échec du SEA (c.-à-d. mainlevée non versée au dossier ou rejetée) et que le transporteur décide de déplacer les marchandises sous douane, ce dernier doit présenter un formulaire A8A(B) - En douane - Document de contrôle du fret comme preuve de déclaration.
44. Puisque la déclaration du transporteur à l'ASFC est la preuve que les marchandises sont à bord du véhicule, toutes les marchandises déclarées à l'ASFC sont considérées comme étant arrivées au Canada.
45. Les transporteurs doivent informer leurs chauffeurs des documents qu'ils doivent présenter en tant que feuille maîtresse et de ceux qui doivent être estampillés pour servir de preuve de déclaration et de preuve de mainlevée. Si le transporteur



conserve des preuves de déclaration ou des preuves de mainlevée électroniques, les documents en format papier **estampillés** ne seront pas nécessaires.

Exemples acceptables de preuves de déclaration :

- une feuille maîtresse du Manifeste électronique estampillée
- une déclaration prévue au paragraphe 12(1) produite par le Portail du Manifeste électronique
- un avis déclaré du Manifeste électronique. Le transporteur qui veut recevoir des avis doit s'inscrire auprès de l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC)
- un avis déclaré du Manifeste électronique, par un tiers prestataire de services. Le transporteur qui veut recevoir des avis doit s'inscrire auprès de l'USTCC

Exemples acceptables de preuves de mainlevée :

- une facture estampillée par l'ASFC, connaissance, feuille de décomposition et manifeste multiple du SEA (pour une mainlevée au PPA admissible au processus de mainlevée du SEA seulement)
- un message du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) reçu directement du système de l'ASFC à titre de participant au STAM ou par l'entremise d'un prestataire de services spécialisé
- un avis de dégroupement reçu directement de l'ASFC ou une copie d'un avis de dégroupement reçu d'un agent d'expédition ou d'un transporteur. Pour de plus amples renseignements, consulter le [Mémoire D3-3-1 : Exigences relatives à la déclaration avant l'arrivée et à la déclaration des transitaires](#)
- les avis de l'IPEC/Manifeste électronique, un avis de mainlevée ou un avis d'Autorisation de livraison du programme d'autocotisation des douanes (PAD) reçu directement du système de l'ASFC

46. Les expéditions sous douane qui n'ont pas été scellées par l'ASFC au PPA peuvent être déchargées dans un entrepôt d'examen à la frontière terrestre ou un entrepôt d'attente routier ou peuvent être transférées d'un véhicule à un autre afin d'être acheminées sans la supervision de l'ASFC. Les transporteurs peuvent se rendre à leur propre terminal avant de livrer le fret au point de mainlevée autorisé de l'ASFC.

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

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



Communication électronique avec l'ASFC

48. Les transporteurs doivent transmettre les données au moyen des systèmes d'Échange de données informatisés (ÉDI) de l'ASFC ou du Portail du Manifeste électronique de l'ASFC. Avant d'initier le processus de demande (ci-dessous), les transporteurs doivent avoir un code de transporteur valide attribué par l'ASFC conformément au paragraphe 12.1(2) de la *Loi sur les douanes*.

Demande de transmission de données électroniques à l'ASFC

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

Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC)

- Téléphone : 1-888-957-7224 (Canada et États-Unis)
- Option 1 pour les transactions ÉDI
- Option 2 pour de l'assistance technique liée au Portail
- Courriel : tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca

Portail du Manifeste électronique

52. Le Portail du Manifeste électronique est doté de nombreuses fonctions libre-service permettant aux transporteurs routiers de :
- transmettre en toute sécurité des données commerciales à l'ASFC
 - confirmer la réception de l'information
 - vérifier le statut des données commerciales, si elles ont été transmises par l'entremise du Portail ou par voie électronique
 - recevoir des messages de système de l'ASFC pour informer les utilisateurs des renseignements importants relatifs à leurs activités de transporteur transfrontalier



- avoir accès à un [service d'assistance en ligne](#) et à des documents de référence
53. De plus amples renseignements sont disponibles dans le [Portail du Manifeste électronique](#).

Expéditions domestiques en transit

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

54. Les transporteurs routiers qui transportent des marchandises d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis en passant par le Canada doivent être des transporteurs cautionnés par l'ASFC ou doivent obtenir une autorisation pour un seul voyage de l'ASFC avant d'entrer au Canada. Afin d'obtenir de l'information sur le versement d'une garantie pour un seul voyage, consulter la section sur les autorisations pour un seul voyage du présent memorandum et la page web des transporteurs routiers.
55. Le formulaire [A8B - Manifeste de transit - Canada – États-Unis](#) utilisé par l'ASFC sert de DCF pour les marchandises des États-Unis ou du Canada qui transitent par le territoire de l'autre pays.
56. Vous pouvez commander des copies du formulaire A8B - Manifeste de transit – Canada – États-Unis en communiquant avec le Centre national de distribution des formulaires à l'adresse suivante: formsformulaires@cbsa-asfc.gc.ca.
57. Voici la procédure à suivre pour les marchandises des États-Unis transportées d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis en passant par le Canada :
- au PPA au Canada, le chauffeur présente les quatre exemplaires du formulaire A8B, Manifeste de transit - Canada – États-Unis comme suit :
 - original (blanc) – exemplaire d'arrivée
 - 2^e exemplaire (bleu) – exemplaire de sortie
 - 3^e exemplaire (vert) – exemplaire de réimportation
 - 4^e exemplaire (rose) – exemplaire du transporteur
 - l'ASF examine et valide tous les exemplaires du formulaire en les estampillant et en les paraphant. Il peut aussi vérifier les connaissances pour s'assurer que toutes les marchandises en transit y sont consignées
 - lorsque le document est rempli, trois exemplaires (bleu, vert et rose) sont remis au chauffeur et l'original (blanc) est versé dans un dossier d'attente par l'ASFC jusqu'à ce que l'acquittement soit confirmé par le bureau de réimportation de l'ASFC et du Service des douanes et de la protection des



frontières des États-Unis (U.S. CBP). Les exemplaires acquittés sont classés par ordre numérique

- les chargements sont munis de sceaux de l'entreprise ou de sceaux verts de l'ASFC qui doivent demeurer intacts jusqu'à ce qu'ils soient enlevés par U.S. CBP au bureau de réimportation
 - le transporteur doit se présenter au U.S. CBP avant d'entrer de nouveau aux États-Unis. Un agent du U.S. CBP estampille les trois autres exemplaires du manifeste et s'assure que les sceaux sont intacts, s'il y a lieu. L'exemplaire rose est remis au chauffeur, l'exemplaire bleu est envoyé au bureau de l'ASFC au premier point d'entrée et l'exemplaire vert est versé au dossier du U.S. CBP
58. Voici la procédure à suivre pour les marchandises du Canada transportées d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada en passant par les États-Unis :
- au PPA aux États-Unis, le chauffeur présente les quatre exemplaires du formulaire A8B, Manifeste de transit - Canada – États-Unis comme suit :
 - original (blanc) – exemplaire d'arrivée
 - 2^e exemplaire (bleu) – exemplaire de sortie
 - 3^e exemplaire (vert) – exemplaire de réimportation
 - 4^e exemplaire (rose) – exemplaire du transporteur
 - l'agent du U.S. CBP examine et valide tous les exemplaires du formulaire en les estampillant et en les paraphant. Il peut aussi vérifier les connaissements pour s'assurer que toutes les marchandises en transit y sont consignées
 - lorsque le document est rempli, trois exemplaires (bleu, vert et rose) sont remis au chauffeur et l'original (blanc) est versé dans un dossier d'attente jusqu'à ce que l'acquittement soit confirmé par le bureau de réimportation de l'ASFC. Les exemplaires acquittés sont classés par ordre numérique
 - les chargements sont munis de sceaux de l'entreprise ou de sceaux du U.S. CBP qui doivent demeurer intacts jusqu'à ce qu'ils soient enlevés par l'ASFC au bureau de réimportation. Le transporteur doit être prêt à présenter les connaissements à des fins de vérification
 - le transporteur doit se présenter à l'ASFC avant d'entrer de nouveau au Canada. L'ASF s'assure que les sceaux sont intacts et estampille les trois autres exemplaires du manifeste. L'exemplaire rose est remis au chauffeur, l'exemplaire bleu est envoyé au bureau du premier point d'entrée et l'exemplaire vert est versé au dossier
59. Lorsqu'un accident, un déplacement du chargement ou d'autres circonstances se produisent pendant le transport en transit, le transporteur doit communiquer avec le [bureau de l'ASFC](#) le plus proche. Le bureau en question donnera des instructions au transporteur relativement à la manutention du fret.
60. Le changement d'équipement pendant le mouvement en transit n'est pas permis à moins d'un imprévu, comme une panne ou un accident. Ces irrégularités doivent être signalées à l'ASFC.



61. Si le transporteur transmet des déclarations de fret et de moyen de transport dans le cadre de l'IPEC/Manifeste électronique pour des expéditions domestiques en transit, aucun formulaire A8B - Manifeste de transit - Canada – États-Unis ni sceau n'est requis. Le mouvement est considéré comme un mouvement d'importation aux fins de l'ASFC et le chargement n'a pas besoin d'être scellé, à moins qu'un ASF n'en fasse la demande.
62. Si le mouvement en transit est régi par Agence canadienne d'inspection des aliments (l'ACIA), un processus de mainlevée en format papier est requis, conformément au [Mémoire D19-1-1 : Aliments, végétaux, animaux et produits connexes](#). La mention « en transit » devra être indiquée dans le champ des remarques spéciales.

Déclaration du moyen de transport avec fret en transit

63. Les transporteurs routiers qui arrivent et qui transportent uniquement des marchandises en transit seront exonérés de la transmission obligatoire de données de l'IPEC/Manifeste électronique. L'ASFC n'imposera aucune sanction dans le cadre du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP) pour défaut de transmission électronique de données sur un moyen de transport servant au fret en transit.

Expéditions en transit

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

64. Les marchandises sous douane qui arrivent dans un aéroport ou un port de mer du Canada et qui sont destinées aux États-Unis, ou les marchandises qui arrivent à la frontière terrestre pour être transportées vers un aéroport ou un port de mer du Canada en vue de sortir du pays ne peuvent être enregistrées sur le formulaire A8B - Manifeste de transit – Canada – États-Unis. Pour obtenir de l'information sur la documentation relative aux expéditions par voie aérienne, consulter le [Mémoire D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien](#). Pour les expéditions par voie maritime, consulter le [Mémoire D3-5-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#).
65. Les marchandises qui transitent par le Canada et qui arrivent par un moyen de transport et qui sont ensuite transférées sur un autre moyen de transport pour le mouvement vers l'extérieur du pays ne sont pas documentées sur le formulaire A8B - Manifeste de transit — Canada – États-Unis. Pour les procédures de documentation dans les modes autres que le mode routier, consulter le *Mémoire D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données*



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

Lignes directrices pour la transmission des données – Importation

Données sur le fret

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



71. Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur routier doit inclure dans les données sur le fret dans le Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Mode routier (DECCE).

Données sur le moyen de transport

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

Mouvements multimodaux

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



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

Délais de transmission pour le fret et le moyen de transport

80. Les transporteurs (ou les prestataires tiers autorisés à agir pour le compte du transporteur) sont tenus de préparer et de transmettre les renseignements requis sur le fret et le moyen de transport dans les délais spécifiés dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.
81. Dans le mode routier, les renseignements sur le moyen de transport et le fret qui sont liés aux marchandises spécifiées doivent être reçus et validés par l'ASFC dans un délai de 30 jours et au moins une heure avant l'arrivée au PPA, comme l'indique le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.
82. Les messages correctement formatés reçus moins d'une heure avant l'heure d'arrivée estimée transmise seront acceptés par le système, mais le client sera également averti par un message d'erreur « délai d'examen insuffisant » et des pénalités peuvent s'appliquer dans le cadre du RSAP.
83. Pour les exemptions aux exigences de données sur le fret et sur le moyen de transport, consulter le Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Mode routier (DECCE).

Scellement des moyens de transport

84. L'apposition de sceaux aux moyens de transport et conteneurs est requise uniquement dans les situations suivantes, spécifiées par l'ASFC :
 - les transporteurs qui doivent satisfaire les exigences en matière de sceaux dans le cadre de leur participation aux programmes des négociants dignes de confiance de l'ASFC. Pour obtenir plus de renseignements sur les exigences en matière de sceaux pour les négociants dignes de confiance, consulter le [*Mémoire D23-1-1 : Programme des partenaires en protection*](#)
 - le fret qui est contrôlé ou réglementé en vertu d'une loi fédérale
 - le mouvement en transit domestique jusqu'au point d'exportation final en utilisant le formulaire A8B
 - le mouvement d'un moyen de transport et de conteneurs du PPA vers un emplacement d'examen de l'ASFC et/ou



- à la discrétion de l'agent
85. À l'exception du fret contrôlé ou régi par une loi fédérale, lorsque le fret a été modifié ou lorsqu'il a fait l'objet d'un nouveau manifeste, il sera permis aux transporteurs cautionnés de se déplacer sans sceau entre les entrepôts d'attente intérieurs.
 86. Si une remorque/un conteneur/un véhicule ou un de ses composants qui contient des marchandises sous douane est fermé avec le sceau d'une entreprise, le numéro de sceau doit être transmis correctement par le biais de l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport.
 87. Les transporteurs du PAD peuvent se déplacer à l'intérieur du pays sans sceau, sauf lorsque le véhicule est sélectionné pour un examen dans un bureau intérieur sous le formulaire A28, Rapport d'inspection ou d'exploitation. Les transporteurs approuvés dans le cadre du Programme des partenaires en protection (PPP) et/ou du programme des Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) doivent s'assurer que le moyen de transport est scellé conformément aux exigences décrites dans le *Mémoire D23-1-1 : Programme partenaires en protection*.
 88. Lorsque l'examen du fret et du moyen de transport ne peut être effectué au PPA, l'ASFC appose ses sceaux au PPA en vue d'un examen à destination. Le chargement doit être livré au point de mainlevée sans que les sceaux aient été rompus.
 89. Lorsque la taille, la nature ou l'itinéraire de l'expédition ne permet pas de sceller le véhicule, d'autres mesures d'examen de contrôle devront être employées. Par exemple, chaque boîte ou paquet peut être scellé de façon à ce que le retrait ou la substitution du contenu ne passe pas inaperçu. Dans le cas de machines ou d'équipement qui ne peuvent être transportés dans des caisses, les numéros de série peuvent servir au contrôle. L'ASF qui procède à l'examen doit indiquer sur le formulaire A28, Rapport d'inspection ou d'exploitation, les numéros des sceaux, les numéros de série ou une note décrivant comment les paquets ont été scellés. Lorsque l'ASF détermine que les marchandises ne peuvent pas être scellées, celles-ci doivent être vérifiées au moyen du document de contrôle du fret. Tout déchargement à cette fin doit être effectué par le transporteur à ses frais.
 90. Un ASF peut permettre le transport en douane d'un chargement jusqu'à sa destination sous l'escorte d'un ASF, lorsque la nature des marchandises ou le genre de véhicule utilisé ne permet pas de sceller les marchandises ou lorsque leur déchargement et leur vérification demanderaient beaucoup trop de temps et d'efforts ou pour toute autre raison déterminée par l'ASFC. Ce mouvement est alors aux frais du transporteur.
 91. L'ASFC se réserve le droit d'apposer des sceaux en tout temps sur tout moyen de transport, conteneur ou compartiment.



Exemptions relatives à l'IPEC/Manifeste électronique

92. Cette section porte sur les circonstances dans lesquelles les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et/ou le moyen de transport ne sont pas exigées à l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes*. Une liste complète se trouve dans le Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Mode routier (DECCE).
93. Si les clients décident de transmettre les données pour l'une des exemptions ou exceptions énumérées, ils doivent le faire dans les délais prescrits dans le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*. Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur doit indiquer dans les données sur le moyen de transport et le fret dans le Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Mode routier (DECCE).

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

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

94. Les exemptions des ensembles de données sur le fret et le moyen de transport sont les suivantes :
- le personnel, les véhicules, l'équipement de secours intervenant ou servant en cas d'urgence, tel que pour le transport d'organes humains pour les transplantations, les corps de sapeurs-pompiers, le transport de patients en ambulance, les équipes de secours aux sinistrés
 - les expéditions PAD (chargements complets d'expéditions dans le cadre du PAD – pour les marchandises admissibles qui satisfont aux exigences de l'article 10.2 du [Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits](#))
 - retour du U.S. CBP : « retour » désigne le retour immédiat d'un moyen de transport et de son fret complet, qui se sont vu refuser l'entrée aux États-Unis par le U.S. CBP au même point d'entrée ou de sortie
 - produits transportés en continu (PTC) – électricité, pétrole brut, gaz naturel ou tout bien meuble corporel, qui est transportable par fil, par pipeline ou par un autre conduit
 - marchandises militaires à bord d'un moyen de transport détenu ou loué par l'armée
 - tracteur sans remorque



- aussi connu sous le nom de semi-remorque. Exclut les tracteurs-remorques ou tout camion « complet », par exemple fourgons grand volume. Le tracteur sans remorque ne doit pas :
 - avoir d'équipement attaché (par exemple, remorque, châssis)
 - aux fins de la définition ci-dessus, un chariot ou un dispositif utilisé pour relier des remorques n'est pas considéré être une remorque, un châssis ou une semi-remorque
 - transporter de marchandises commerciales
 - être importé
- seulement l'élément tracteur d'une combinaison tracteur et remorque
- courrier (Postes Canada, courrier des États-Unis, courrier international) – chargement complet uniquement
- marchandises comprises dans les bagages personnels (MCBP)
- transporteurs PAD ayant un moyen de transport vide avec un chauffeur approuvé dans le cadre du [Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial/Expéditions rapides et sécuritaires \(PICSC/EXPRES\)](#) et des passagers, le cas échéant

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

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

- les marchandises qui sont importées au Canada en vertu du programme des expéditions de faible valeur (EFV) par messagerie, par un service de messagerie approuvé
Remarque : Pour les EFV non importées en vertu du programme des EFV par messagerie, les données préalables sur le fret et le moyen de transport doivent être fournies.
- les instruments de commerce international (ICI) – Les ICI sont des conteneurs vides détenus par l'expéditeur ou l'importateur et également ceux enregistrés sous le dossier d'Ottawa ou comportant des numéros de banque de conteneur qui sont utilisés pour acheminer des marchandises commerciales au Canada ou à l'extérieur du pays. Par exemple : boisseaux d'expédition, palettes, cages, coffres, boîtes, cartons, caisses, boîtes Gaylord, verrous de chargement/intercalaires d'appui, casiers, plateaux, chariots ou des marchandises similaires utilisées pour l'expédition de marchandises à l'échelle internationale
- les mouvements en transit domestique lorsque le processus papier avec le formulaire A8B est utilisé, tel que décrit dans le présent memorandum



- le courrier (Postes Canada, courrier des États-Unis, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte
- les expéditions aériennes par camion, c'est à dire le fret aérien qui arrive au Canada à bord d'un moyen de transport routier
- les réparations d'urgence – comprennent les moyens de transport qui ont été réparés à l'extérieur du Canada par suite d'un incident imprévu qui s'est produit à l'extérieur du Canada, et les réparations étaient nécessaires pour assurer le retour en toute sécurité du moyen de transport au Canada
- le fardage – matériel d'emballage, comme des planches, des blocs, des madriers, des renforts en métal ou en plastique, utilisé pour soutenir et protéger les paquets devant être expédiés et manipulés

Processus d'expédition particuliers

96. Les processus suivants, propres au mode routier, ne font pas l'objet d'exemptions relatives aux données de l'IPEC/Manifeste électronique, mais les exigences relatives à la déclaration ou à l'IPEC/Manifeste électronique diffèrent d'une certaine manière.

Moyens de transport vides

97. Les moyens de transport vides exigent la transmission des données sur le moyen de transport avec un indicateur identifiant le moyen de transport comme étant vide. Cependant, pendant une période provisoire, aucune SAP ne sera imposée aux transporteurs routiers se présentant au PPA avec des moyens de transport vides (sans marchandises spécifiées à bord) et n'ayant pas transmis d'IPEC/Manifeste électronique et ce, jusqu'à nouvel ordre. Pendant cette période, les transporteurs arrivant sans marchandises spécifiées seront exonérés de la transmission obligatoire des données de l'IPEC/Manifeste électronique.
98. Si, en raison de contraintes logistiques, le transporteur n'est pas en mesure de fournir en main propre, au conducteur du moyen de transport vide, la feuille maîtresse portant un code à barres pour la déclaration du moyen de transport, l'ASFC acceptera le processus suivant :
- les transporteurs peuvent transmettre de multiples déclarations du moyen de transport à l'avance et maintenir un stock de feuilles maîtresses pré-imprimées dans les moyens de transport de l'entreprise
 - lorsqu'il a été établi qu'un moyen de transport reviendra au Canada vide, le transporteur enverra une correction (changement avant l'arrivée) à l'une des déclarations du moyen de transport ayant déjà été transmises, en l'amendant avec les données exactes pour ce moyen de transport



- Le conducteur présentera la feuille maitresse à l'ASFC au moment de l'arrivée

99. La méthode expliquée ci-dessus ne vise pas les transporteurs routiers inscrits au PAD qui se présentent au PPA avec des moyens de transport vides. Les transporteurs routiers inscrits au PAD continueront de suivre la méthode en vigueur, laquelle est décrite dans le [Mémorandum D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#).

Expéditions refusées

100. Les expéditions dont l'admission a été refusée au PPA doivent être retournées immédiatement aux États-Unis.

Dépanneuses

101. Un conducteur de dépanneuse peut obtenir un code de transporteur. La politique de l'ASFC concernant les exigences relatives à l'IPEC/Manifeste électronique pour les dépanneuses est la suivante :

Scénario	Exigences en matière de déclaration
Dépanneuse vide	Déclaration verbale. L'IPEC/Manifeste électronique non requis.
Remorquage d'un véhicule non commercial (c.-à-d. une automobile privée) en panne	Déclaration verbale. L'IPEC/Manifeste électronique non requis.
Remorquage d'un tracteur hors service	Le transporteur ou le propriétaire du véhicule en panne transmet les données sur le moyen de transport vide à l'ASFC ² .
Remorquage d'une remorque vide	Le transporteur ou le propriétaire du véhicule en panne transmet les données sur le moyen de transport vide à l'ASFC ² .



Scénario	Exigences en matière de déclaration
Remorquage d'une remorque chargée de fret	Le transporteur ou le propriétaire du véhicule en panne transmet les données de l'IPEC/Manifeste électronique relatives au fret et au moyen de transport ¹ à l'ASFC.

¹ Si une remorque chargée de fret (et non d'une unité de puissance/tracteur) est remorquée, seules les données sur le fret doivent être transmises. Le NCF (sous forme de code à barres) doit être fourni au conducteur de la dépanneuse, qui devra déclarer le fret à la frontière.

² Les transporteurs PAD ne sont pas tenus de transmettre les données sur un moyen de transport vide à l'ASFC.

Exigences concernant les expéditions de faible valeur (EFV) par messagerie et les EFV

102. Les expéditions qui sont admissibles et déclarées en vertu du programme des EFV par messagerie sont exonérées des exigences en matière de transmission des données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret. Il faut néanmoins transmettre les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport à l'ASFC, en citant le code d'exception pertinent visant le fret. Pour de plus amples renseignements concernant le programme des EFV par messagerie, consulter les [Mémoires de la série D17](#).
103. Si du fret déclaré antérieurement dans le cadre du programme des EFV par messagerie est retiré de la liste de fret et de mainlevée (LFM) après l'arrivée à l'aide d'un formulaire BSF243, Contrôle des documents rejetés transmis par l'ASFC, ou après l'arrivée par le service de messagerie, le client ne transmet pas de données de l'IPEC/Manifeste électronique. Le fret doit être « arrivé » par l'exploitant de l'entrepôt en soumettant un Message d'attestation d'arrivée aux entrepôts d'attente (MAAEA) avant d'obtenir la mainlevée. Si le fret est retiré du programme des EVF par messagerie avant l'arrivée, des données complètes sur l'IPEC/Manifeste électronique sont requises.

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



104. Lorsque le fret aérien est acheminé par un transporteur routier, il incombe à ce dernier de transmettre ses 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 de lettre de transport aérien (LTA) en format papier. Dans le cas d'une compagnie aérienne non cautionnée, le transporteur routier transmettra les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport et l'expédition ne sera alors plus considérée comme une expédition aérienne par camion. Les transporteurs routiers auront besoin d'une LTA en format papier pour les expéditions aériennes se trouvant à bord du moyen de transport routier. Aucune donnée de l'IPEC/Manifeste électronique n'est requise du transporteur aérien. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les expéditions aériennes par camion, consulter le *Mémoire D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode aérien* et le *Mémoire D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalables à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition*.

Équipement auxiliaire

105. L'équipement auxiliaire, tel que défini dans la section sur les définitions du présent mémoire, n'a pas à être transmis à l'ASFC s'il n'est pas importé au Canada en tant que marchandise.

Surplus/marchandises manquantes

106. Advenant un écart entre les données transmises et/ou les marchandises déclarées, il faut utiliser le nombre de pièces trouvées à l'arrivée et suivre la procédure décrite dans le *Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*.

Expéditions en vertu du Programme d'autocotisation des douanes (PAD)

107. La transmission des données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret du PAD est facultative lorsqu'elle fait partie d'un chargement complet d'expéditions du PAD. Si des marchandises admissibles au PAD sont incluses dans la transmission des données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret, le numéro d'entreprise de l'importateur approuvé par le PAD, ainsi que toutes les autres données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret, doivent figurer dans la déclaration afin que les marchandises soient « autorisées à être livrées » en vertu du PAD. Pour des renseignements supplémentaires sur la politique et les exigences du PAD, consulter le *Mémoire D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs*.



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

Un moyen de transport – plusieurs remorques – une expédition

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

Marchandises dangereuses

109. Le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) exige que toutes les expéditions de marchandises dangereuses soient classées, étiquetées, placardées, emballées et documentées d'une certaine manière par l'expéditeur. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter le [Mémoire D19-13-5 : Transport des marchandises dangereuses](#).
110. Lors d'expéditions de marchandises dangereuses, les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport doivent être transmises électroniquement suivant les lignes directrices du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* ainsi que celles de ce mémoire.

Autres procédures d'expédition particulières

111. D'autres procédures d'expédition particulières sont énoncées dans le *Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*, comme suit :
- marchandises égarées
 - importateur non-résident
 - transmissions relatives aux expéditions « à l'ordre de »
 - entreprise de déménagement et effets personnels
 - expéditions déclarées et devant arriver (DDA) et manquant inclus dans la valeur (MIV)
 - provisions de bord
 - boutiques hors taxes (marchandises importées par des boutiques hors taxes)
 - carnet et autres importations temporaires



- déroutement d'urgence imprévu – marchandises transportées à l'intérieur du Canada

Code de sous-emplacement

112. Les codes de sous-emplacement sont des éléments de données que les transporteurs et les agents d'expédition doivent fournir dans tous les DCF destinés à l'importation ou en transit (sauf le fret routier non groupé destiné au PPA).
113. Le code de sous-emplacement est un numéro d'identification à quatre chiffres qui désigne le lieu où se trouvent les marchandises (l'entrepôt d'attente) où elles sont dirigées ou seront dirigées si elles sont renvoyées. L'ASFC se sert de ce code pour envoyer les avis électroniques.
114. Pour les déplacements en entrepôt, le code de sous-emplacement sur les demandes de mainlevée est un élément de données obligatoire. Le code de sous-emplacement sur la demande de mainlevée doit correspondre à celui sur le document de fret.
115. Dans certains cas, les marchandises qui arrivent au Canada ne sont pas destinées à un entrepôt d'attente (c'est par exemple le cas des envois qui se dirigent vers la frontière en mode routier), de sorte que le transporteur ne fournit pas de code de sous-emplacement précis, ou n'est pas en mesure de le faire. Un code générique (9000) est alors autorisé.
116. Le code de sous-emplacement générique se compose du chiffre 9 suivi du code du bureau de l'ASFC. À titre d'exemple, le code du bureau de Toronto étant 495, le code de sous-emplacement générique est 9495.
117. L'utilisation du code de sous-emplacement générique (9000) est permise pour le fret destiné au PPA dans le mode routier. Aucun code de sous-emplacement n'est requis pour le fret non groupé destiné au PPA dans le mode routier.
118. Si le transporteur ou l'agent d'expédition utilise un code secondaire générique, celui-ci doit correspondre au bureau de douane de l'ASFC auquel les marchandises sont destinées.
119. Pour obtenir la liste des codes de sous-emplacement génériques, visiter la page [Codes secondaires assignés aux bureaux de douane](#) sur le site de l'ASFC.

Effets d'immigrants

120. Les effets d'immigrants transportés par un transporteur commercial peuvent être dédouanés au PPA ou être envoyés à une autre destination sous douane.



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

Mouvement sous douane

Avis d'arrivée

123. À l'arrivée à la destination intérieure, l'exploitant de l'entrepôt procède à la réception électronique du fret dont la mainlevée n'a pas été effectuée à l'aide d'un MAAEA, transférant ainsi la responsabilité des marchandises du transporteur à l'entrepôt. Pour obtenir de plus amples informations sur MAAEA, consulter le *Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*.
124. Lorsqu'un chargement entier est composé de marchandises qui, avec l'autorisation de l'ASFC, peuvent être acheminées directement à l'installation autorisée (par exemple des spiritueux, des produits du tabac pour des fabriques munies d'une licence), l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt du DCF (ou son équivalent en format électronique) est présenté à l'ASFC au moment de la mainlevée. Dans ce cas, le document d'acquittement est présenté à la salle des comptoirs principale plutôt qu'à une salle des comptoirs d'un entrepôt d'attente routier.

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

125. Le fret qui arrive par transport routier pour être acheminé à l'intérieur du pays au moyen d'un document de contrôle du fret routier doit être livré à un entrepôt d'attente autorisé à recevoir les marchandises, conformément au [Mémoire D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#), à moins qu'il ne soit exempté de cette exigence. La liste des exemptions figure dans le *Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*.
126. Le fret peut être transféré à un autre entrepôt d'attente autorisé à recevoir les marchandises qui relève du même bureau de l'ASFC ou à un autre bureau de l'ASFC après approbation d'un nouveau manifeste par l'ASFC.



127. Lorsque le fret doit faire l'objet d'un nouveau manifeste (par exemple, un changement de responsabilité ou un changement de la destination indiquée sur la version antérieure du DCF), un nouveau manifeste, formulaire A8A(B) - En douane - Document de contrôle du fret, aussi appelé nouveau manifeste, doit être présenté à l'ASFC avant que les marchandises puissent poursuivre leur route. Le nouveau manifeste doit être présenté au bureau de l'ASFC où se trouvent les marchandises. Les renseignements contenus dans le nouveau manifeste doivent correspondre à ceux contenus dans la transmission originale. Les nouveaux manifestes seront approuvés lorsque les NCF précédents seront au statut d'arrivée. Toute divergence doit être approuvée par le bureau de l'ASFC où se trouvent les marchandises. Le DCF du nouveau manifeste doit avoir un nouveau NCF et le NCF original doit être inscrit dans le champ « numéro de contrôle du fret précédent ».

Remarque : Les expéditions groupées ne peuvent pas faire l'objet d'un nouveau manifeste.

128. Le code de transporteur inscrit dans le champ « code de transporteur/numéro de contrôle du fret » du DCF pour le nouveau manifeste correspond au transporteur responsable des marchandises.

129. Lorsque les marchandises originales doivent être divisées pour être acheminées à plus d'une destination, ou divisées pour être exportées dans plusieurs moyens de transport, de nouveaux manifestes (plusieurs formulaires A8A(B) - En douane - Document de contrôle du fret doivent être préparés pour chaque portion de l'expédition, par destination. Tous les DCF pour les nouveaux manifestes pour l'ensemble des marchandises originales doivent être présentés à l'ASFC au même moment.

130. Tous les exemplaires du nouveau manifeste du formulaire A8A(B) doivent être présentés à l'ASFC. Les exemplaires de la poste et de la gare du nouveau manifeste seront conservés par l'ASFC et les autres exemplaires seront retournés au transporteur. Le NCF original sera acquitté manuellement dans les systèmes de l'ASFC par le numéro du nouveau manifeste.

131. Les expéditions groupées peuvent être transférées d'un entrepôt d'attente routier à l'entrepôt d'attente autorisé à dégroupier conformément au *Mémorandum D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes*. Pour obtenir de plus amples informations sur le connaissance interne électronique et le transfert vers un entrepôt d'attente, 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*.

132. Les expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné qui sont déclarées par le transporteur principal au PPA peuvent être autorisées par l'ASFC à être transférées directement vers un entrepôt d'attente autorisé à dégroupier,



conformément au *Mémorandum D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes*. Pour obtenir plus de renseignements sur les connaissances internes électroniques et le mouvement entre entrepôts, consulter le *Mémorandum D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises* et 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*.

133. Le fret qui arrive par mode aérien, ferroviaire ou maritime transporté sous douane au moyen d'un DCF routier doit faire l'objet d'un nouveau manifeste à l'entrepôt d'attente primaire et doit être livré à l'entrepôt d'attente de destination.
134. Les conteneurs qui arrivent à la frontière sous contrôle de fret routier et qui sont acheminés sous douane pour l'exportation peuvent être livrés à l'entrepôt d'attente d'exportation seulement s'ils demeurent intacts et si la transmission des données sur le fret routier précise que les marchandises doivent être exportées.

Notifications et messages d'erreur

135. Toutes les données de l'IPEC/Manifeste électronique reçues seront validées et traitées au moyen des systèmes de l'ASFC qui transmettra des messages de réponse à l'expéditeur. Les avis sont envoyés de la même façon que l'information a été transmise.
136. Les clients peuvent s'attendre à recevoir deux types de messages-réponses des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent des données de l'IPEC/Manifeste électronique :
 - réponses positives
 - réponses d'erreur
137. Les réponses positives sont transmises sous forme d'un « Accusé de réception ». L'accusé de réception est généré lorsque la transmission d'ÉDI a passé les révisions de syntaxe et de validation avec succès.
138. Les messages d'erreur seront transmis à l'expéditeur, indiquant la nature de l'erreur sous forme d'un avis de rejet. Les transporteurs doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC. Les rapports rejetés seront considérés par l'ASFC comme des données non transmises sur le moyen de transport ou le fret jusqu'à ce que les erreurs identifiées aient été corrigées et que les données saisies dans le système de l'ASFC aient atteint le statut « accepté ».
139. Pour une description complète de tous les avis, délais de réponse, codes et messages d'erreur et leur application, ainsi que des avis de demande d'information, consulter la section relative au commerce électronique ou le Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Mode routier (DECCE).



Manifeste acheminé

140. Dans le cas des expéditions groupées, les agents d'expédition sont capables de nommer toute partie, y compris leur transporteur principal comme une « partie secondaire à aviser », ce qui permet à cette partie de voir les données sur les connaissances internes.
141. Pour obtenir plus de renseignements sur le manifeste acheminé, consulter le [Chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis \(DECCE\)](#).

Corrections

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

142. Les changements ou modifications concernant les données sur le fret et/ou le moyen de transport doivent être faits aussitôt qu'ils sont connus, conformément au Chapitre 4 : Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique – Mode routier (DECCE).

Ajouter, modifier, supprimer (annuler)

143. Un « ajout » est utilisé pour la transmission des données (originale) de l'IPEC/Manifeste électronique, 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*.
144. Un « changement » comprend la retransmission de l'intégralité du fichier de l'IPEC/Manifeste électronique (tous les éléments de données applicables), qui remplacera alors l'ensemble du fichier au dossier. Le transporteur est tenu de transmettre un changement afin de mettre à jour le fichier courant sur le fret ou le moyen de transport enregistré lorsqu'un des éléments de données sur la transmission courante à l'ASFC change. Les éléments de données ne doivent pas être transmis séparément.
145. Toutefois, si le NCF indiqué dans une transmission du fret ou le NRMT indiqué dans une transmission sur le moyen de transport doit être changé, le client doit d'abord transmettre un fichier pour supprimer la déclaration sur le fret/moyen de transport, puis transmettre un « ajout » pour la nouvelle déclaration avec le nouveau NCF ou NRMT. Une demande de « changement » ne sera pas acceptée dans ce cas.
146. Une « suppression » (annulation) est utilisée pour l'élimination complète de fichiers ou de lots de fichiers avant l'arrivée. Si des éléments de données ou des



boucles de segments doivent être supprimés, ils doivent être traités comme des changements. Les données transmises pour la suppression ne doivent pas nécessairement être identiques à celles de l'ajout ou du changement original – seules les données « clés » (c'est-à-dire le NCF ou le NRMT et le fait que le fichier concerne le fret ou le moyen de transport) doivent être identiques.

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

Modifications après l'arrivée

148. Si les transmissions de données sur le fret et le moyen de transport s'avèrent être erronées après l'arrivée, elles devront être modifiées dès que l'erreur est découverte.
149. Les modifications aux données sur le fret (après l'arrivée) doivent être effectuées dès qu'elles sont connues. Les modifications électroniques par les transporteurs seront permises jusqu'au moment de la mainlevée des marchandises. Les demandes de modification faites après la mainlevée doivent être faites au bureau de l'ASFC à l'aide du formulaire [BSF673 - Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - Tous les modes](#).
150. Certains éléments de donnée clés ne peuvent être modifiés ou annulés électroniquement après l'arrivée. Si l'on doit modifier ou annuler ces éléments de donnée, il faut remplir le formulaire BSF673 en ligne. Les transporteurs/agents d'expédition ont jusqu'à 90 jours pour présenter la demande de correction dans un bureau commercial de l'ASFC.
151. Dans les cas où une correction immédiate est nécessaire lorsque le moyen de transport est arrivé et a été déclaré au PPA (par exemple le chauffeur est en attente), le formulaire BSF673 rempli en double exemplaire peut être présenté au PPA pour traitement en vue de permettre au moyen de transport de continuer sa route et/ou pour traiter la marchandise à condition que:
- les messages de fermeture des connaissances internes ont été ajoutés; et
 - le titre du formulaire a été modifié pour refléter les changements mentionnés ci-dessus.

Défaut de présenter les renseignements de l'IPEC/Manifeste électronique



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

Plan d'urgence en cas de panne de système

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

Renseignements sur les sanctions

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



Annexe A : Instructions pour remplir le formulaire A8B - Manifeste de transit – Canada – États-Unis

1. Transporteur en transit au Canada – Cochez cette case.
2. Province (État), n° d'immatriculation – Indiquez le numéro d'identification du véhicule, par exemple son numéro d'immatriculation, l'année et la province/l'état.
3. Tracteur – Indiquez le numéro du tracteur du véhicule.
4. Remorque – Indiquez le numéro de la remorque du véhicule.
5. Autre – Indiquez le numéro d'identification du véhicule pour les véhicules autres que les tracteurs et les remorques.
6. Bureau de départ – Indiquez le nom du bureau du pays que le transporteur quitte initialement.
7. Bureau de retour – Indiquez le nom du bureau du pays par lequel le transporteur revient.
8. N° de permis canadien – numéro tiré de la série des manifestes de transit assigné par l'ASFC).
9. N° de cautionnement de l'ASFC – Les transporteurs cautionnés doivent indiquer le code de transporteur qui leur a été assigné par l'ASFC. En ce qui concerne les cautionnements pour un seul voyage, indiquez le numéro d'autorisation qui figure sur le formulaire E370, Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions.
10. Nom du transporteur importateur – Indiquez le nom du transporteur. Dans le cas de véhicules loués, indiquez le nom de la compagnie de location du véhicule.
11. Nom du camionneur ou de l'agent du transporteur – Indiquez le nom du conducteur. Dans le cas de véhicules loués, indiquez le nom de la compagnie de location du véhicule.
12. Bureau et date d'arrivée – Rempli par l'ASF au bureau de l'ASFC la date où le véhicule est entré au pays.
13. N°s des plombs de l'ASFC / initiales de l'agent de l'ASFC – L'ASFC vérifie les numéros des sceaux et l'ASF appose ses initiales sur le formulaire.
14. Bureau et date de sortie – L'ASFC indiquera le bureau de l'ASFC où le véhicule est sorti du pays ainsi que la date.
15. Plombs intacts – Rempli par l'ASFC après vérification des sceaux.
16. Autre irrégularité – Rempli par l'ASFC si l'ASF a constaté des irrégularités.
17. Initiales de l'agent des douanes – Rempli par L'ASF qui traite les documents au bureau de l'ASFC de sortie.
18. N°s des lettres de voiture – Indiquez les numéros des lettres de transport.
19. Nombre de colis – Indiquez le nombre de colis et la description des marchandises figurant sur la lettre de transport.
20. Valeur – Vous n'avez pas besoin de remplir cette case pour les marchandises en transit au Canada.
21. Signature du camionneur ou de l'agent du transporteur – Le camionneur ou l'agent du transporteur doivent apposer leur signature.



Annexe B : Instructions pour remplir le formulaire BSF673 – Formulaire de demande de modification manuelle du connaissance interne, du fret et du moyen de transport après l'arrivée – Tous les modes

1. Toutes corrections aux données électroniques doivent être effectuées par le client dès que possible. Les clients peuvent faire des corrections à tout moment avant l'arrivée du moyen de transport.
2. Les transporteurs, les agents d'expédition et/ou leurs mandataires dans tous les modes doivent remplir le présent formulaire lorsqu'ils veulent faire modifier ou supprimer un élément de donnée clé dans leur transmission électronique pour le fret ou le moyen de transport après l'arrivée.
3. Les transporteurs, exploitants d'entrepôts et/ou leurs agents dans tous les modes doivent remplir le présent formulaire lorsqu'ils veulent faire modifier ou supprimer leur transmission électronique pour le fret et/ou le moyen de transport après l'arrivée lorsque des marchandises et/ou le moyen de transport sont considérées comme « arrivées » par erreur.
4. Le présent formulaire permet de faire modifier ou annuler les éléments clés des données suivants :
 - numéro de référence du moyen de transport (NRMT)
 - numéro de contrôle du fret (NCF)
 - numéro du connaissance interne
 - message de fermeture du connaissance interne
 - indicateur du Programme d'autocotisation des douanes (PAD)
5. **Pour les modes aérien et maritime** : Afin de corriger le NRMT, le client doit tout d'abord corriger les numéros de contrôle du fret qui doivent contenir le NRMT corrigé et ensuite, soumettre à l'ASFC le formulaire BSF673 de l'ASFC.
6. Pour changer l'indicateur du PAD de non-visé à visé sur le document du fret, le client doit soumettre le formulaire BSF673 de l'ASFC complété avec les documents justificatifs.
7. Le champ « MAAEA / MAAMT » sur le formulaire BSF673 sera utilisé lorsque des marchandises et/ou le moyen de transport sont considérés comme « arrivés » par erreur.
8. Les clients sont tenus de présenter le formulaire dûment rempli en deux exemplaires au bureau commercial de l'ASFC.
9. Dans les cas où une correction immédiate est nécessaire **lorsque le moyen de transport est considéré comme « arrivé » au point d'entrée, et le chauffeur est en attente**, le formulaire BSF673 de l'ASFC complété (en exemplaire double) peut être présenté au port pour permettre le mouvement du moyen transport.
10. Il faut préciser la raison de la demande de correction et/ou de suppression. L'ASFC validera et complètera la partie inférieure de la



demande et retournera une copie au client pour ses dossiers. Le bureau de l'ASFC conservera l'autre copie du formulaire.

11. Les transporteurs, les agents d'expédition ou leurs mandataires doivent retransmettre les données de remplacement corrigées dans un délai de cinq jours ouvrables.
12. Des documents justifiant la demande de modification peuvent être demandés par le personnel de l'ASFC.



Références

Consulter ces ressources pour obtenir de plus amples renseignements :

Lois applicables

[Loi sur les douanes](#)

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

[Règlement sur le transit des marchandises](#)

[Loi sur les licences d'exportation et d'importation](#)

[Tarif des douanes](#)

[Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#)

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

[Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#)

Mémoires D connexes

- [Mémoire D1-7-1 : Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane](#)
- [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#)
- [Mémoire D3-2-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour le mode aérien](#)
- [Mémoire D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#)
- [Mémoire D3-5-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#)
- [Mémoire D3-6-6 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire](#)
- [Mémoire D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#)
- [Mémoire D19-1-1 : Aliments, végétaux, animaux et produits connexes](#)
- [Mémoire D19-13-5 : Transport des marchandises dangereuses](#)
- [Mémoire D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#)
- [Mémoire D23-1-1 : Programme des partenaires en protection](#)
- [Mémoire D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#)

Ceci annule le mémoire D

D3-4-2 daté du 21 septembre 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 \(cbsa-asfc.gc.ca\)](https://cbsa-asfc.gc.ca)

Liens connexes

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