



Mémorandum D3-6-6 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode ferroviaire

ISSN 2369-2405
Ottawa, mai 2025

Résumé en langage clair

Public cible : Les transporteurs de marchandises commerciales dans le mode ferroviaire; les agents d'expéditions impliqués dans le transport des expéditions ferroviaires; les exploitants d'entrepôts d'attente.

Contenu principal : Comment transmettre l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique par voie électronique à l'agence des services frontaliers du Canada (ASFC); délais de transmission des données fret et moyen de transport; exigences relatives à la transmission des données relatives au fret et au moyen de transport; mouvement en transit; processus d'expédition uniques; exemptions de déclaration.

Mots clés : IPEC; manifeste électronique; transmission électronique; document de contrôle du fret; transporteur ferroviaire; importation, mouvement en transit; mouvement sous douane; transmission de données; données relatives au fret; données relatives au moyen de transport; agents d'expéditions; Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (MAAMT); wagons tampons chargés; scellement des wagons; corrections.

Sur cette page

- [Mises à jour apportées à ce mémorandum D](#)
- [Définitions](#)
- [Lignes directrices](#)
 - [Général](#)
 - [Responsabilité](#)
 - [Tenue des registres](#)
 - [Contrôle](#)
 - [Exigences relatives à l'identification du transporteur](#)
 - [Exigences relatives à la sécurité](#)
 - [Obligations des transporteurs](#)
 - [Procédures de déclaration et de contrôle du fret](#)
 - [Délais pour la réutilisation du numéro de contrôle du fret et du numéro de](#)

- [référence de moyen de transport](#)
 - [Communication électronique avec l'ASFC](#)
 - [Demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC](#)
- [Lignes directrices pour la transmission des données](#)
 - [Données sur le fret](#)
 - [Données sur le moyen de transport](#)
 - [Mouvements multimodaux](#)
 - [Délais de transmission – fret et moyen de transport](#)
 - [Sceaux sur les wagons](#)
 - [Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport](#)
 - [Exemptions de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
 - [Exemptions des données sur le fret – seules les données sur le moyen de transport sont exigées](#)
- [Mouvement sous douane](#)
 - [Avis d'arrivée](#)
 - [Mouvement et contrôle des marchandises qui n'ont pas obtenu la mainlevée au Canada](#)
 - [Transbordements interlignes](#)
 - [Avis et messages d'erreur](#)
- [Corrections](#)
 - [Corrections apportées aux données sur le fret et/ou le moyen de transport](#)
 - [Ajouter/modifier/supprimer \(annuler\)](#)
 - [Modifications après l'arrivée](#)
- [Expéditions en transit](#)
 - [Déclaration du moyen de transport – fret transitant par le Canada à destination ou en provenance de l'étranger](#)
 - [Procédures de déclaration et de contrôle du fret pour le transit intérieur \(États-Unis – Canada – États-Unis\)](#)
 - [Procédures pour les marchandises du Canada en transit aux États-Unis \(Canada – États-Unis – Canada\)](#)
- [Processus d'expédition particuliers](#)
 - [Wagons tampons chargés](#)
 - [Surplus/Marchandises manquantes](#)
 - [Réparations non urgentes](#)
 - [Marchandises dangereuses](#)
 - [Déraillements et accidents](#)
 - [Autres processus particuliers](#)

- [Matériel ferroviaire roulant](#)
- [Processus d'exportation de matériel ferroviaire roulant](#)
- [Défaut de présentation de l'IPEC/Manifeste électronique](#)
- [Plan d'urgence en cas de panne de système](#)
- [Renseignements sur les sanctions](#)
- [Renseignements supplémentaires](#)
- [Références](#)
- [Communiquer avec nous](#)
- [Lien connexe](#)

Mises à jour apportées à ce mémorandum D

Le présent mémorandum a été révisé pour :

- mettre à jour la section des définitions
- remplacer les termes « information préalable à l'arrivée » par « information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste électronique », le cas échéant
- remplacer le sous-titre « Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente » par « Mouvement et contrôle des marchandises qui n'ont pas obtenu la mainlevée au Canada »
- mettre à jour l'information sur la politique et fournir des éclaircissements sur les sections suivantes :
 - générale
 - tenue des registres
 - exigences relatives à la sécurité
 - obligations des transporteurs
 - procédures de déclaration et de contrôle du fret
 - demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC
 - données sur le fret
 - données sur le moyen de transport
 - mouvements multimodaux
 - délais de transmission – fret et moyen de transport
 - sceaux sur les wagons
 - message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport
 - exemptions de l'IPEC/Manifeste électronique
 - exemptions des données sur le fret – seules les données sur le moyen de transport sont exigées
 - avis d'arrivée
 - mouvement et contrôle des marchandises qui n'ont pas obtenu la mainlevée au Canada
 - transbordements interlignes
 - avis et messages d'erreur

- corrections apportées aux données sur le fret et/ou le moyen de transport
- ajouter/modifier/supprimer (annuler)
- procédures de déclaration et de contrôle du fret pour les mouvements en transit domestiques (États-Unis – Canada – États-Unis)
- wagons tampons chargés
- traitement électronique – marchandises débarquées (transport de conteneurs maritimes)
- marchandises dangereuses
- autres processus particuliers
- matériel ferroviaire roulant
- processus d'exportation de matériel ferroviaire roulant
- renseignements supplémentaires
- références
- communiquer avec nous

Le présent mémorandum énonce et explique les exigences et les procédures particulières de l'ASFC concernant la déclaration et le contrôle du fret importé au Canada par les transporteurs ferroviaires.

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 obtenir des renseignements sur lignes directrices et 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 [Mémorandum D20-1-1 : Déclaration l'exportateur](#) et le [Mémorandum D3-1-8 : Transport du fret – Exportations](#).

Pour obtenir de l'information sur la mainlevée des marchandises commerciales, consulter le [Mémorandum D17-1-4 : Mainlevée des marchandises commerciales](#).

Pour obtenir de l'information sur les exigences des autres ministères, consulter les mémorandums de la série [D19 - Lois et règlements des autres ministères](#).

Définitions

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

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). Consulter [Autres ministères et organismes gouvernementaux : Liste de référence pour les importateurs](#).

Bureau de déclaration

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

Client

Toute personne qui :

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

Conteneur de fret

Conteneur qui, à la fois :

- est partiellement ou complètement fermé de manière à constituer un compartiment destiné à contenir des marchandises
- a un caractère permanent et se prête à une utilisation répétée
- est conçu pour le transport de marchandises par un ou plusieurs modes de transport sans rechargement intermédiaire **et**
- a un volume intérieur d'un mètre cube ou plus

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

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.

Compte et chargement par l'expéditeur

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

Connaissement 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 du Canada.

Déroutement

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

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 connaissement, une lettre de transport aérien (LTA) 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 connaissement, LTA ou tout autre document d'expédition) **ou**
- lorsque l'agents 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, un acte de vente ou autre contrat de vente ou tout document d'expédition)

Disponible

Signifie, en parlant de tout matériel ferroviaire roulant, qui peut au besoin être obtenu auprès de producteurs canadiens ou d'autres sources canadiennes en quantité suffisante et à un coût raisonnable.

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, le formulaire [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.

Droits

Tout frais ou taxe perçu ou imposé sur des marchandises importées en vertu du [Tarif des douanes](#), de la [Loi sur la taxe d'accise](#), de la [Loi sur l'accise](#), de la [Loi sur les mesures spéciales d'importation](#) ou de toute autre loi fédérale.

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 (se référer à la définition ci-dessous).

Équipement auxiliaire

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

Expéditeur/consignateur

Nom et adresse de la personne expédiant les marchandises, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport (par exemple, connaissement, 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 connaissement, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par ce dernier **ou**
 - soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par ce dernier n'est pas visé par un connaissement, une lettre de transport ou un autre document similaire.
- l'expédition dont un agent d'expédition est responsable se définit comme:
 - soit une marchandise spécifiée ou 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 à valeur élevée (EVE)

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'EFV par une compagnie de messagerie approuvée.

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

connaissance, 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 connaissance, et déclarées à l'ASFC sur un seul DCF. Une expédition unique assurée par un agent d'expédition qui constitue une « expédition consécutive » est considérée comme un groupement.

Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)

Un ensemble d'éléments de données prescrites préalables à l'arrivée sur le fret et le moyen de transport transmis par voie électronique à l'ASFC dans les délais prescrits, de manière à faciliter le processus relatif aux marchandises commerciales et l'évaluation du risque lié aux menaces pour la santé, la sûreté et la sécurité avant l'arrivée des expéditions au Canada.

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 marchandises similaires utilisées pour l'expédition de marchandises à l'échelle internationale.

Loyer mensuel

S'entend, pour ce qui est du matériel ferroviaire roulant, du loyer mensuel moyen versé pour l'utilisation au Canada de ce matériel ferroviaire roulant.

Manifeste électronique

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

Marchandises commerciales

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

Marchandises comprises dans les bagages personnels (MCBP)

Marchandises qui seront dédouanées après leur déclaration en détail et le paiement des droits afférents en application du paragraphe 32(1) de la [Loi sur les douanes](#) si, selon le cas :

- les marchandises sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada **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 en vrac

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

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 PPA et que, subséquemment, le nombre d'articles trouvés par le transporteur ou l'agent d'expédition 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 **ou**
 - 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 dans la réparation faite à l'étranger d'un moyen de transport qui a été construit au Canada ou sur lequel des droits ont déjà été payés si la réparation a été faite à la suite d'un événement imprévu qui s'y est produit et que la réparation était nécessaire pour permettre le retour du moyen de transport sans accident
- 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

Matériel ferroviaire roulant

Matériel ferroviaire à roues, comme des véhicules ferroviaires à voyageurs, des fourgons à bagages et des wagons de marchandises.

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

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

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

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

Un message électronique que les transporteurs transportant des marchandises spécifiées doivent transmettre à l'ASFC au premier point d'arrivée par moyen d'échange de données informatisé.

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 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 » (se référer à la définition ci-dessus).

Mouvement multimodal

Fret documenté sur un document de transport (par exemple, 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 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 = 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.

Service international

S'entend de l'utilisation, d'un endroit au Canada à un endroit aux États-Unis, ou vice versa, de matériel roulant ferroviaire, chargé ou à vide, sur un parcours direct, y compris le chargement et le déchargement au Canada au cours de ce parcours.

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.

Transport commercial international

Tout déplacement dans le but de transporter des personnes ou des marchandises contre paiement ou autre rémunération, ou tout transport de personnes ou de marchandises par ou pour le compte d'une entreprise engagée dans une activité qui lui procure un rendement financier, lorsque les personnes ou les marchandises sont

transportées :

- à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada jusqu'à un point à l'intérieur du Canada
- à partir d'un point situé à l'intérieur du Canada jusqu'à un point à l'extérieur du Canada **ou**
- à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada, en transit à travers le Canada, jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada

Transporteur

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

Transporteur de fret

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

Transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT)

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

Wagon tampon

Wagon ferroviaire qui peut être vide ou chargé de matériaux inertes non dangereux, qui forme une partie du train et qui vise à assurer la protection de l'équipage de ce dernier contre des matériaux dangereux ou combustibles et des matériaux eux-mêmes de toute source d'incendie.

Lignes directrices

Générales

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'IPEC/Manifeste électronique concernant le fret et les moyens de transport commerciaux qui entrent au Canada ou qui y transitent doit être transmise.
3. Sauf dispositions contraires dans la *Loi sur les douanes*, le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et le *Règlement sur le transit des marchandises*, toutes les marchandises qui sont importées ou transportées en transit au Canada doivent être déclarées à l'ASFC au PPA au Canada, même si elles ne sont pas visées par l'exigence qui consiste à fournir l'IPEC/Manifeste électronique. La déclaration obligatoire du fret et des moyens de transport à

l'ASFC se font électroniquement, de vive voix ou par écrit, conformément au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.

4. La réception de données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport permet à l'ASFC :
 - de gérer efficacement les marchandises à risque élevé et de détecter les menaces à 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 faible risque **et**
 - de contrôler le mouvement des marchandises sous douane.

Responsabilité

5. Pour obtenir des renseignements sur la responsabilité du transporteur en ce qui concerne l'IPEC/Manifeste électronique, consulter le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Tenue des registres

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

Contrôle

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

Exigences relatives à l'identification du transporteur

8. Tout transporteur transportant ou faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada doit avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC.
9. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du NCF et du NRMT.
10. Afin d'identifier les transporteurs figurant au dossier, y compris les codes d'exception/d'exemption et les agents d'expédition, un code de transporteur cautionné ou non cautionné de l'ASFC sera attribué à une entreprise après autorisation. Ce numéro de code de transporteur doit figurer sur tous les DCF présentés ou transmis à l'ASFC.
11. Le NRMT doivent porter le code de transporteur attribué par l'ASFC à la personne morale (transporteur) qui arrive physiquement à la frontière comme préfixe du NRMT.
12. 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 relatives à la sécurité

13. Un transporteur ou un agent d'expédition qui souhaite être cautionné aux termes d'une autorisation générale doit demander un code de transporteur cautionné et présenter un cautionnement. Pour en savoir plus, consulter le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Obligations des transporteurs

14. Tous les transporteurs transportant des marchandises spécifiées au Canada doivent transmettre à l'ASFC par voie électronique des données spécifiées relatives au fret et au moyen de transport dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). La communication de ces données dans les délais prescrits satisfait à l'exigence énoncée à l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#).
15. La transmission des données par voie électronique, de l'IPEC/Manifeste électronique ne constitue pas une « déclaration » au sens du paragraphe 12(1) de la *Loi sur les douanes*. Au sens du paragraphe 12(1), une déclaration n'est effectuée qu'au moment où l'exploitant du moyen de transport ferroviaire transmet un MAAMT par voie électronique. Les transporteurs ferroviaires peuvent transmettre leur demande d'arrivée jusqu'à 30 minutes avant l'arrivée réelle à la frontière canadienne.
16. Lorsque le moyen de transport arrive au PPA et que le statut est mis à jour à « rapporté », l'ASFC transmet un avis à l'exploitant du moyen de transport, tel qu'identifié par le code de transporteur figurant sur la déclaration de moyen de

transport, en précisant les NCF des transmissions de données sur le fret correspondantes visant les marchandises qui sont réputées avoir été déclarées au titre du paragraphe 12(1) de la *Loi sur les douanes*. Ce message servira de « preuve de déclaration » du transporteur.

17. Conformément à l'article 7.1 de la *Loi sur les douanes*, les transporteurs ont la responsabilité de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC, y compris l'IPEC/Manifeste électronique fournis avant l'arrivée et les renseignements fournis à l'arrivée, sont véridiques, exacts et complets. De plus, tel qu'il est énoncé à l'article 22 de la *Loi sur les douanes* et l'article 7 du [Règlement sur le transit des marchandises](#), les renseignements transmis doivent être appuyés par des documents sources (par exemple, des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande. De plus, les transporteurs sont tenus de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC sont transmis dans les délais prescrits pour le mode.
18. Les transporteurs engageront tous les frais associés au déplacement ou à la relocalisation du fret aux fins d'examen par l'ASFC.

Procédures de déclaration et de contrôle du fret

19. 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 les transmettre en son nom, dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une déclaration de fret ferroviaire est obligatoire pour tout fret importé non exempté.
20. Avant l'arrivée ou au moment de l'arrivée des marchandises au Canada, le transporteur ferroviaire peut transmettre, en plus de la transmission des données par voie électronique, le formulaire A1, Déclaration d'entrée de train et préciser les expéditions pour lesquelles les détails du fret ont déjà été reçus et acceptés par l'ASFC. Les équipages de train doivent aussi s'acquitter de leurs formalités douanières.
21. À l'arrivée des marchandises sous douane à la destination finale (cour d'attente ferroviaire), l'exploitant de l'entrepôt transmettra à l'ASFC le MAAEA. De plus amples informations sur le MAAEA et autres avis se trouvent dans le [Chapitre 11 :IPEC/Manifeste électronique – Avis](#) du DECCE.
22. Lorsque l'ASFC libère l'expédition, elle transmet un message électronique de mainlevée au transporteur ferroviaire et à l'entrepôt d'attente.
23. Les expéditions qui ne peuvent entrer au Canada en raison d'interdictions douanières ou de règlements d'autres ministères, tels que [l'Agence canadienne d'inspection des aliments](#), doivent être immédiatement retournées aux États-Unis sous contrôle de l'ASFC.

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

24. Les NCF et les NRMT dans le mode ferroviaire 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

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

Demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC

26. Les transporteurs qui utilisent l'EDI sont tenus de remplir un formulaire de demande et de le présenter à l'Unité des services techniques aux clients commerciaux (USTCC).
27. Les clients EDI peuvent choisir de transmettre leurs propres données à l'ASFC ou d'utiliser un prestataire de services. On rappelle aux clients qui choisissent d'utiliser un prestataire de services qu'ils demeurent responsables des données transmises à l'ASFC. Des sanctions administratives pécuniaires (SAP) pourront être imposées en cas d'inobservation. Pour de plus amples informations concernant l'EDI, la manière de présenter une demande et d'y participer, ainsi que les méthodes de communication électroniques, consulter [Portail et systèmes EDI : Méthodes de communication EDI](#).
28. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou au processus de demande connexe, ou pour obtenir une copie du [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire](#) du DECCE, communiquer avec l'USTCC à l'adresse suivante :

Unité des services techniques aux clients commerciaux

Téléphone : 1-888-957-7224 (Canada et États-Unis)

Option 1 pour les opérations EDI

Option 2 pour l'assistance technique relative au portail

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

Lignes directrices pour la transmission des données

Données sur le fret

29. 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 ferroviaire est obligatoire pour tout fret importé non exempté.

30. 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 de données sur le moyen de transport sera rejetée.
31. Les transmissions de données électroniques sur le fret doivent être transmises avec un code de mouvement ou une option de service applicable, comme décrit au [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire](#) du DECCE.
32. Un code de sous-emplacement est obligatoire pour les marchandises sous douane et conditionnelle 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 (par exemple, échec de la demande SEA) et que les marchandises se qualifient pour un mouvement sous douane.
33. Une liste complète des renseignements qu'un transporteur ferroviaire doit inclure dans la déclaration du fret se trouve dans le Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire du DECCE.

Données sur le moyen de transport

34. Le TEMT ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur doit préparer et transmettre une déclaration électronique à l'ASFC avec les données sur le moyen de transport requises et selon les délais prescrits par le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
35. Toutes les données sur le fret doivent être acceptées par le système et figurer au dossier afin de pouvoir être reliées par la suite à un moyen de transport. Si les données sur un moyen de transport sont transmises en citant un NCF qui ne figure pas dans le dossier ou qui est rejeté, la transmission sur le moyen de transport sera rejetée.
36. Dans le cas d'un moyen de transport vide, un indicateur « vide » doit être utilisé dans le champ approprié pour indiquer un moyen de transport sans fret.
37. Jusqu'à nouvel ordre, aucune SAP ne sera imposée aux transporteurs ferroviaires se présentant au PPA avec des moyens de transport vides (sans marchandises spécifiées à bord) et n'ayant pas transmis d'IPEC/Manifeste électronique préalable à l'arrivée. Cette abstention n'élimine pas l'obligation des transporteurs de se présenter au bureau de l'ASFC le plus près à leur arrivée au Canada.

38. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire](#) du DECCE.

Mouvements multimodaux

39. 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.
40. Le mouvement multimodal concerne le fret documenté sur un document de transport (par exemple, lettre de transport) utilisé pour un mode de transport donné, mais qui arrive au Canada par un mode de transport différent. Le transporteur du fret est alors tenu de transmettre par voie électronique les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le code d'indicateur du mode dans les délais prescrits pour le mode de transport utilisé pour transporter physiquement les marchandises au Canada.

À titre d'exemple, du fret transporté par voie routière est chargé à bord d'un wagon en vue de son transport au Canada. Le transporteur routier transmettra les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal. Le TEMT transmettra la déclaration du moyen de transport ferroviaire et établira un lien entre le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le moyen de transport ferroviaire. Les données sur le fret faisant l'objet d'un mouvement multimodal et le moyen de transport ferroviaire doivent être reçues par l'ASFC dans les délais de transmission prescrits pour le mode ferroviaire.

Délais de transmission – fret et moyen de transport

41. 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 précisés dans le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
42. Dans le mode ferroviaire, les renseignements sur le moyen de transport et le fret qui sont liés aux marchandises spécifiées doivent être reçus et validés par l'ASFC, au moins deux heures avant que le moyen de transport n'arrive au PPA au Canada, comme l'indique le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.
43. Les messages correctement formatés reçus moins de deux heures 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 sanctions du RSAP peuvent s'appliquer.

Sceaux sur les wagons

44. Le scellage des wagons, des moyens de transport et des conteneurs n'est requis que dans les circonstances suivantes précisées par l'ASFC :
- les transporteurs qui doivent satisfaire aux exigences en matière de scellement en tant que participants aux programmes des négociants dignes de confiance de l'ASFC. Pour en savoir plus sur les exigences relatives au scellage pour les négociants dignes de confiance, consulter le [Mémoire D23-1-1 : Programme partenaires en protection](#)
 - le fret qui est contrôlé ou réglementé en vertu d'une loi fédérale
 - les mouvements en transit domestiques vers le point d'exportation final effectués en ayant recours au processus de déclaration sur papier, à l'aide du formulaire [BSF708 : Manifeste en transit mode ferroviaire](#)
 - les mouvements des moyens de transport et des conteneurs du PPA à un lieu d'examen de l'ASFC et
 - à la discrétion de l'agent
45. À l'exception du fret qui est contrôlé ou réglementé en vertu d'une loi fédérale, lorsque le fret a été modifié ou 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.
46. Si un wagon ou une partie de celui-ci est fermé avec le sceau d'une entreprise, le numéro de sceau doit être noté correctement sur l'IPEC/Manifeste électronique. Le sceau de l'entreprise doit demeurer intact, à moins que l'ASFC ne procède à un examen.
47. Les transporteurs PAD peuvent se déplacer sans sceaux à l'intérieur du pays, sauf lorsqu'un wagon est sélectionné pour un examen dans un bureau à l'aide d'un formulaire A28 : Contrôle des rapports d'inspection ou d'exploitation.
- Remarque :** Il est important de se rappeler que, si le transporteur est agréé au titre du PAD et de PEP, les exigences relatives aux sceaux de PEP l'emportent sur celles du PAD. Pour de plus amples renseignements, consulter le [Mémoire D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs](#).
48. Lorsqu'on ne peut examiner le fret et le moyen de transport au PPA, l'ASFC apposera des sceaux sur le chargement au PPA en vue d'un examen à destination. Le chargement doit être livré au point de mainlevée avec les sceaux de l'ASFC intacts. Si des sceaux de l'entreprise sont déjà apposés, il n'est pas nécessaire de les remplacer par des sceaux de l'ASFC, mais le chargement doit être livré au point de mainlevée avec les sceaux intacts.
49. Lorsque la taille, la nature ou l'itinéraire de l'expédition rend le scellage du véhicule impossible, d'autres mesures visant à sécuriser le fret en vue de

l'examen doivent être employées. Par exemple, les boîtes ou colis individuels peuvent être reliés ou scellés de manière à empêcher d'enlever ou de substituer du contenu. Dans le cas de machines ou d'équipements non emballés, les numéros de série peuvent être utilisés à des fins de contrôle. Les numéros de sceaux, les numéros de série ou une note sur la façon dont les colis ont été sécurisés doivent être indiqués sur le formulaire A28 : Contrôle des rapports d'inspection ou d'exploitation (le cas échéant), par l'agent des services frontaliers qui a amorcé l'examen au PPA. Lorsque l'ASF détermine que les marchandises ne peuvent pas être scellées de manière sûre, les marchandises sont comparées aux données de contrôle du fret transmises. Tout déchargement à cette fin est effectué par le transporteur et à ses frais.

50. Un ASF peut autoriser le déplacement d'un chargement sous douane jusqu'à destination dans le convoi d'un ASF, lorsque la nature des marchandises ou le type de véhicule utilisé ne permet pas de sceller les marchandises, ou qu'un temps et un travail déraisonnables seraient nécessaires pour décharger et vérifier les marchandises, ou pour d'autres raisons à la discrétion de l'ASFC. Ce déplacement serait aux frais du transporteur.
51. L'ASFC se réserve le droit de sceller tout moyen de transport, conteneur ou compartiment en tout temps.

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

52. Pour respecter les exigences en matière de déclaration aux termes du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#), le TEMT doit transmettre un MAAMT à son arrivée au PPA.
53. Le MAAMT s'ajoute aux données requises de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport déjà transmises dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
54. Le TEMT ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom élabore le MAAMT et le transmet par EDI à l'ASFC.
55. Une arrivée dans le mode ferroviaire est définie comme le moment où le moyen de transport est physiquement arrivé au Canada. Le MAAMT peut être transmis et reçu au maximum 30 minutes avant l'arrivée, ce qui permet aux transporteurs ferroviaires d'envoyer leur demande pour une arrivée jusqu'à 30 minutes à l'avance de leur arrivée réelle à la frontière canadienne.
56. Une fois le MAAMT reçu, validé et accepté, le système de l'ASFC met à jour le statut du moyen de transport et du fret associé et il accuse réception de la déclaration de ceux-ci aux termes du paragraphe 12(1) à l'aide d'un message « Avis de déclaration » envoyé à l'expéditeur du message d'arrivée. Il est indiqué dans cet avis que le TEMT (selon le code de transporteur de l'ASFC transmis

dans la déclaration de moyen de transport) s'est acquitté de son obligation, aux termes du paragraphe 12(1) de la *Loi sur les douanes*, de déclarer le moyen de transport et toutes les expéditions dont le détail est donné sur les documents de fret qui sont liés à ce moyen de transport. Le MAAMT produira les messages d'avis de mainlevée (pour les expéditions demandant une mainlevée au PPA), l'autorisation de déplacement des expéditions sous douane, l'autorisation de livrer les expéditions du PAD (si les données du fret ou du moyen de transport ont été transmises électroniquement au moyen de l'IPEC/Manifeste électronique), ou de renvoi, selon le cas. Pour plus de renseignements, consulter le document « IPEC/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre », qui se trouve dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire](#) du DECCE.

57. Tous les « avis de déclaration » envoyés au transporteur aux termes du paragraphe 12(1) doivent être conservés et mis à la disposition de l'ASFC sur demande lors du contrôle de l'observation, conformément aux exigences du [Règlement sur le transit des marchandises](#).
58. Pour obtenir la liste complète des données à inclure dans le MAAMT, consulter le document « IPEC/Manifeste électronique – Message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport non routier – Guide de mise en œuvre ». Pour obtenir un exemplaire du guide, communiquer avec l'USTCC.

Exemptions de l'IPEC/Manifeste électronique

59. Cette section porte sur les circonstances dans lesquelles les données de l'IPEC/Manifeste électronique ne sont pas exigées au titre de l'article 12.1 de la *Loi sur les douanes*. Une liste complète se trouve dans le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire](#) du DECCE.
60. Si les clients décident de transmettre les données de l'IPEC/Manifeste électronique pour l'une des exemptions ou exceptions énumérées, ils doivent le faire dans les délais prescrits par le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#). Une liste complète des renseignements qu'un transporteur doit indiquer dans les données sur le moyen de transport et le fret figure dans le Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire du DECCE.

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

61. Les exemptions des données sur le fret sont les suivantes; seules les données sur le moyen de transport sont exigées :
 - marchandises importées au Canada dans le cadre du programme d'EFV par messagerie, par un participant approuvé

Remarque : Pour les expéditions de faible valeur dont la valeur en douane n'excède pas le montant du seuil et qui ne sont pas importées au titre du

programme d'EFV par messagerie, exiger des données de l'IPEC/Manifeste électronique

- ICI – 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)

Remarque : Si le conteneur sert à l'importation, il faut alors fournir des données de l'IPEC/Manifeste électronique.

- courrier (Postes Canada, service postal des États-Unis, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte
- 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
- mouvements en transit domestiques – si on emploie le processus format papier et le formulaire [BSF708 : Manifeste en transit mode ferroviaire](#)
- fardage – matériel d'emballage, comme des planches, des blocs, des madriers, des renforts en métal ou en plastique, utilisé pour soutenir et protéger les colis devant être expédiés et manipulés
- wagons tampons chargés – contenant des matériaux inertes qui satisfont à une exemption de l'ACIA et sont destinés à la protection de l'équipage du train contre les matières dangereuses ou combustibles et les matériaux eux-mêmes, provenant de sources d'incendie

Remarque : Les wagons tampons chargés contenant des matériaux inertes qui ne satisfont pas à une exemption de l'ACIA (par exemple, le sol) nécessitent la transmission des données de l'IPEC sur le fret dans les délais prescrits, ainsi que les approbations applicables des autres ministères

- moyens de transport vides – l'information transmise sur le moyen de transport requiert un indicateur identifiant le moyen de transport comme étant vide

62. Les exigences relatives à la déclaration à l'arrivée aux termes de l'article 12(1) de la [Loi sur les douanes](#) pour toutes les exemptions susmentionnées sont énoncées dans le présent memorandum.

Mouvement sous douane

Avis d'arrivée

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

Mouvement et contrôle des marchandises qui n'ont pas obtenu la mainlevée au Canada

64. Les marchandises arrivant par chemin de fer pour être acheminé à l'intérieur du pays au moyen d'un document de contrôle du fret ferroviaire doit être livré à un entrepôt d'attente autorisé à recevoir les marchandises, conformément au [Mémorandum 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 [Mémorandum D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).
65. Le fret arrivant au Canada par voie ferroviaire peut être transféré à un transporteur routier et livré à la destination indiquée sur le DCF ferroviaire, à condition :
 - que l'entrepôt d'attente du mode routier à destination soit autorisé à recevoir les expéditions figurant sur les documents de contrôle du fret ferroviaire **et**
 - que le bureau de l'ASFC à destination soit indiqué sur le document de contrôle du fret primaire
66. Le fret peut être acheminé à un autre entrepôt d'attente après la présentation et approbation d'un nouveau manifeste. Ceci s'applique uniquement si l'entrepôt est autorisé à recevoir le fret.
67. Les expéditions groupées peuvent être transférées d'un entrepôt d'attente ferroviaire 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 connaissances 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](#).
68. Les expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné qui sont déclarées par le transporteur principal au PPA peuvent être autorisés 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](#) pour en apprendre davantage sur les conditions requises.
69. Le fret qui arrive par mode aérien, routier ou maritime transporté sous douane sous contrôle de fret ferroviaire 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.

70. Les conteneurs qui arrivent à la frontière sous contrôle de fret ferroviaire 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 les documents des données sur le fret ferroviaire précise que les marchandises doivent être exportées.
71. Le fret arrivant au moyen d'une transmission sur le fret routier doit être livré à un entrepôt d'attente autorisé à recevoir les marchandises. Pour en savoir plus, consulter le Mémoire D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes.

Transbordements interlignes

72. Les transporteurs ferroviaires peuvent transférer des marchandises sous douane à un transporteur secondaire cautionné pour exportation conformément au DCF original, à condition que la destination finale soit indiquée sur la déclaration de fret originale.
73. Le transporteur ferroviaire transférant le fret à un autre transporteur conservera la responsabilité légale des marchandises jusqu'au moment de l'acquittement du fret par l'exploitant du moyen de transport lors de l'exportation par l'inscription du NCF sur le document A5, Déclaration à la sortie du train.

Avis et messages d'erreur

74. Toutes données de l'IPEC/Manifeste électronique seront validées et traitées au moyen des systèmes de l'ASFC, et l'ASFC transmettra les messages de réponse à l'expéditeur. Des avis sont envoyés de la même façon que les messages ont été reçus.
75. Les clients peuvent s'attendre à recevoir deux types de messages de réponse des systèmes de l'ASFC lorsqu'ils transmettent l'IPEC/Manifeste électronique par voie électronique :
 - réponse positive
 - réponse d'erreur
76. Les réponses positives sont transmises sous la forme d'un « accusé réception ». L'accusé réception est généré lorsque la transmission par d'EDI a passé avec succès les révisions syntaxiques et de validation.
77. Les messages d'erreur, indiquant la nature de l'erreur, seront transmis à l'expéditeur sous la forme d'un avis de rejet. Les transporteurs doivent modifier les transmissions erronées et les renvoyer à l'ASFC. L'ASFC considère la déclaration rejetée comme un défaut de communiquer les données sur le moyen de transport et/ou le fret jusqu'à ce que les erreurs relevées soient corrigées et que les

données soient officiellement « acceptées » dans les systèmes de l'ASFC.

78. Pour une description complète des avis, des délais de réponse, des codes et messages d'erreur et de leur application, ainsi que des avis de demandes de renseignements (DDR), consulter le [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire](#) du DECCE.

Corrections

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

79. Les changements ou modifications concernant les données sur le fret ou le moyen de transport doivent être faits aussitôt qu'ils sont connus et conformément au [Chapitre 3 : IPEC/Manifeste électronique – ferroviaire](#) du DECCE.

Ajouter/modifier/supprimer (annuler)

80. Un « ajout » est utilisé pour la première transmission (originale) des données 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](#).
81. Un « changement » comprend la retransmission avant l'arrivée de l'ensemble du fichier (tous les éléments de données applicables), qui remplacera alors l'ensemble du fichier au dossier. Généralement, le transporteur est tenu de transmettre un changement afin de mettre à jour le fichier courant sur le fret ou le moyen de transport enregistré lorsqu'un des éléments de données sur la transmission courante à l'ASFC change. Les éléments de données ne doivent pas être transmis séparément.
82. Toutefois, si le NCF indiqué dans une déclaration de fret ou le NRMT indiqué dans une déclaration du moyen de transport doit être changé, le client doit d'abord transmettre un fichier pour supprimer la déclaration du fret ou du moyen de transport, puis transmettre un « ajout » pour la nouvelle déclaration avec le nouveau NCF ou NRMT. Une demande de changement n'est pas acceptée dans ce cas.
83. Une « suppression » (annulation) sert à éliminer intégralement des fichiers ou des lots de fichiers. Si des éléments de données ou des boucles de segments doivent être supprimés, ils doivent être traités comme des changements. Les données transmises pour suppression ne doivent pas nécessairement être identiques à celles de l'ajout ou du changement original – seules les données « clés » (par exemple, le NCF ou le NRMT et le type d'option de service indiquant que la transmission porte sur du fret ou un moyen de transport) doivent être identiques.
84. On peut effectuer une annulation à tout moment jusqu'à l'arrivée au bureau de

déclaration. Si une déclaration du moyen de transport figure dans le dossier, elle doit être modifiée ou annulée avant qu'une déclaration sur le fret connexe puisse être annulée.

Remarque : Les fichiers sur le fret et le moyen de transport non arrivés doivent être supprimés (annulés) s'ils ne sont pas utilisés dans un délai de 90 jours.

Modifications après l'arrivée

85. Les changements concernant les données sur le fret ou le moyen de transport doivent être effectués aussitôt qu'ils sont connus.
86. Certains éléments de données clés ne peuvent être modifiés ou supprimés électroniquement après l'arrivée. Si l'on doit modifier ou supprimer ces éléments de données, il faut remplir en ligne 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](#). Les transporteurs et les agents d'expédition doivent présenter une demande de modification au bureau commercial de l'ASFC dans un délai de 90 jours.

Expéditions en transit

Déclaration du moyen de transport – fret transitant par le Canada à destination ou en provenance de l'étranger

87. Les transporteurs ferroviaires doivent déclarer le fret transitant par le Canada à l'ASFC au PPA par EDI. Le formulaire A5, Déclaration à la sortie du train, doit être utilisé pour déclarer le moyen de transport au bureau de sortie. Par ailleurs, le fret déclaré qui est transféré à bord d'un navire aux fins d'exportation vers un pays étranger sera acquitté par la déclaration du moyen de transport maritime sortant.
88. Le document A5 doit contenir les NCF associés au fret qui quitte le Canada à bord de ce moyen de transport particulier.
89. Des renseignements supplémentaires peuvent également être inclus, par exemple :
 - le nom du transporteur et ses coordonnées
 - le code du transporteur
 - la date et l'heure de l'envoi du formulaire A5 à l'ASFC
 - la date et l'heure prévue d'arrivée au bureau d'exportation
 - le numéro du train ou le numéro de la déclaration (et non le numéro du wagon)
 - le bureau d'exportation
 - le numéro de l'ordre (l'ordre des wagons composant le train)
 - le numéro du wagon

- le numéro du conteneur (si le fret est conteneurisé)

Procédures de déclaration et de contrôle du fret pour le transit intérieur (États-Unis – Canada – États-Unis)

90. Les transporteurs ferroviaires utilisant l'EDI ne sont plus obligés de se servir du formulaire [BSF708 : Manifeste en transit mode ferroviaire](#) pour déclarer des expéditions en transit à travers le Canada (États-Unis – Canada – États-Unis). Les transporteurs ferroviaires ont plutôt la possibilité de transmettre les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret. On rappelle aux transporteurs ferroviaires que s'ils transmettent les données sur le fret par voie électronique, ils **ne** doivent **pas** utiliser le code d'exception pour le fret en transit sur la déclaration du moyen de transport et sélectionner « en transit » dans le champ « type de mouvement (code de type de manifeste) » de la déclaration du fret.
91. Si les transporteurs utilisent le formulaire BSF708 en format papier, l'Agence n'imposera aucune SAP pour défaut de transmission électronique de données sur un moyen de transport servant au fret en transit.
92. Le formulaire A5, Déclaration à la sortie du train, doit être présenté à la sortie du Canada. Les transporteurs doivent exporter des wagons chargés et scellés au bureau de sortie avec des sceaux intacts. Si les sceaux sont brisés, les wagons doivent être acheminés à un centre d'examen ferroviaire pour qu'un ASF effectue une vérification matérielle du contenu en comparaison aux connaissances pertinents. La mainlevée sera ensuite accordée pour le retour des wagons aux États-Unis.
93. Les transporteurs ne doivent pas détourner les wagons en transit vers des destinations au Canada. Si le transporteur détourne des wagons en transit ou si le fret est retenu pour qu'on en dispose au Canada, un ASF retiendra immédiatement les wagons pour détermination.
94. Les transporteurs peuvent exporter les wagons en transit à n'importe quel bureau de l'ASFC où des voies ferrées traversent la frontière internationale. L'ASFC permettra un changement de parcours d'un bureau de sortie à un autre et ne considérera pas ce changement comme un détournement aux fins douanières.

Procédures pour les marchandises du Canada en transit aux États-Unis (Canada – États-Unis – Canada)

95. Le document A5, Déclaration à la sortie du train, doit être présenté à la sortie du Canada pour la première étape du mouvement du fret en transit. Lorsqu'ils entrent de nouveau au Canada, les transporteurs ferroviaires sont tenus de transmettre les données sur le fret d'origine canadienne à titre d'importation au Canada. Il est demandé aux transporteurs ferroviaires d'inclure la mention « marchandises d'origine canadienne en transit » dans le champ des instructions spéciales de la déclaration du fret.

Processus d'expédition particuliers

96. Les exemples suivants ne font pas l'objet d'une exemption concernant l'IPEC/Manifeste électronique, mais les exigences de déclaration ou les exigences de l'IPEC/manifeste électronique diffèrent d'une certaine manière.

Wagons tampons chargés

97. Les wagons tampons chargés contenant des matériaux inertes qui satisfont à l'exception relative au fret de l'ASFC et à une exemption de l'ACIA ne nécessitent pas la transmission de l'IPEC/Manifeste électronique. Vérifiez que le matériel contenu dans le wagon tampon est exempté de l'approbation de l'ACIA dans le [Système automatisé de référence à l'importation](#) (SARI). Si l'exemption de l'ACIA est respectée, il est conseillé au transporteur ferroviaire de transmettre le code d'exception de fret approprié (code 02) - Banques de fichiers et de conteneurs d'Ottawa (Instruments du commerce international) dans l'IPEC/Manifeste électronique.
98. Les wagons tampons chargés contenant des matériaux inertes qui ne satisfont pas à une exemption de l'ACIA (par exemple, le sol) nécessitent la transmission des données de l'IPEC sur le fret dans les délais prescrits, ainsi que les approbations applicables des autres ministères.

Surplus/Marchandises manquantes

99. Advenant un écart entre les données transmises ou les marchandises déclarées et le nombre réel d'articles trouvés à l'arrivée, il faut suivre la procédure décrite dans le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

Réparations non urgentes

100. Pour les réparations qui ont été apportées à des moyens de transport à l'extérieur du Canada et qui ne constituent pas des réparations d'urgence, les transporteurs doivent transmettre les données sur le fret et le moyen de transport à l'ASFC dans les délais prévus, en désignant la réparation comme étant le fret.

Marchandises dangereuses

101. Le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) exige que toutes les expéditions de marchandises dangereuses soient classées, étiquetées, placardées, emballées et documentées de manière précise par l'expéditeur. Pour plus d'informations, consulter le [Mémoire D19-13-5 : Transport des marchandises dangereuses](#).
102. Lors d'expéditions de marchandises dangereuses, les données de

l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport doivent être transmises par voie électronique, conformément aux lignes directrices du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#) ainsi que celles du présent memorandum.

Déraillements et accidents

103. Les documents et les lettres de transport qui ne peuvent dûment être acquittés au bureau de réception de l'ASFC en raison d'un déraillement ou d'un accident ferroviaire doivent être transmis au bureau de l'ASFC où l'incident a été originellement signalé. C'est ce bureau de l'ASFC qui est responsable de l'acquittement exact des quantités inscrites sur les lettres de transport et du bien-fondé de toute demande en vue de la déclaration en détail des marchandises endommagées.

Autres processus particuliers

104. En cas d'importation de wagons vides, il faut transmettre les données de l'IPEC/Manifeste électronique sur le fret.
105. Le transporteur doit déclarer toutes les expéditions contenant du matériel appartenant à la société (marchandises MATCIE) au moyen d'une transmission de l'IPEC/Manifeste électronique.
106. Lorsque le fret est transporté conformément à une entente stipulant que le compte et le chargement doivent être faits par l'expéditeur, le document de contrôle du fret doit porter clairement la mention « compte et chargement par l'expéditeur », et toutes les unités doivent être scellées avec un sceau par l'expéditeur avant d'être confiées au transporteur. La mention « compte et chargement par l'expéditeur » ne constitue pas une description des marchandises.
107. Lorsqu'il s'agit de lots (une seule sorte de marchandise) contenus dans des wagons, des conteneurs ou des remorques sur wagon plate-forme, il faut indiquer le nombre réel de boîtes, de caisses, de barils, etc., de la marchandise.
108. Dans le cas de fret en vrac, la quantité à indiquer dans la zone du nombre de colis du DCF ou la transmission des données par voie électronique est « 1 » pour un wagon.
109. D'autres procédures d'expédition particulières sont énoncées dans le [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) :
- marchandises égarées
 - importateur non résident
 - transmissions relatives aux expéditions « à l'ordre de »
 - entreprise de déménagement et effets personnels

- déclaré et devant arriver (DDA) et manquant inclus dans la valeur (MIV)
- provisions de bord
- boutiques hors-taxes (marchandises importées par des boutiques hors-taxes)
- carnet et autres importations temporaires
- déroutement d'urgence imprévu – marchandises transportées à l'intérieur du Canada

Matériel ferroviaire roulant

110. Toutes les locomotives, tout le matériel ferroviaire roulant et tout le matériel ferroviaire divers qui entrent au Canada ou en sortent doivent être déclarés à l'ASFC.
111. S'ils sont importés temporairement à des fins de service commercial international, ils sont classés sous le numéro tarifaire 9801.10.10 du [Chapitre 98 : T2025 – Dispositions de classification spéciale – non commerciales](#) et sont en franchise de droits de douane. L'IPEC/Manifeste électronique sur le fret et le moyen de transport est requise, et, lorsqu'ils sont exportés, ils sont déclarés sur un formulaire A5, Déclaration à la sortie du train.
112. Pour savoir si une locomotive, du matériel ferroviaire roulant ou du matériel ferroviaire divers sert ou non au transport commercial international est basée sur l'origine et la destination des marchandises transportées et non sur l'itinéraire réel de la locomotive, du matériel ferroviaire roulant ou du matériel ferroviaire divers. De plus amples renseignements figurent dans le [Mémoire D3-1-5 : Transport commercial international](#).
113. Le matériel ferroviaire roulant étranger importé au Canada sous le numéro tarifaire 9801.20.00 pour assurer temporairement un service domestique peut l'être avec des marchandises à bord.
114. Les locomotives, le matériel ferroviaire roulant et tout le matériel ferroviaire divers qui arrivent ou qui quittent le Canada doivent être déclarés, mais ne sont habituellement pas comptabilisés. Ils sont cependant consignés dans l'IPEC/Manifeste électronique sur le moyen de transport et sur un formulaire A5, Déclaration à la sortie du train.
115. Les entreprises qui souhaitent temporairement utiliser du matériel ferroviaire roulant étranger pour assurer un service domestique n'ont pas besoin d'une autorisation préalable de l'ASFC. Cependant, l'importation du matériel ferroviaire roulant doit être assujettie à un loyer ou à un contrat, d'une durée ne dépassant pas 12 mois, signé avant l'importation.
116. Le matériel ferroviaire roulant ne peut pas être retiré du Canada pour un motif quelconque, notamment l'affectation au service international. Le matériel ferroviaire roulant étranger qui est utilisé pour les déplacements en transit

domestique d'un point situé au Canada jusqu'à un autre point situé au Canada, via les États-Unis, n'est pas considéré comme ayant été affecté au service international.

117. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant étranger appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou étant sous leur contrôle, doivent signaler la réaffectation de tout matériel ferroviaire roulant qui est retiré du service international et qui est temporairement affecté au service domestique canadien.
118. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant étranger n'appartenant pas à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou n'étant pas sous leur contrôle, doivent signaler la réaffectation de tout matériel ferroviaire roulant qui est retiré du service international et temporairement affecté au service domestique canadien. Le matériel ferroviaire roulant qui a été réaffecté par rapport à la fin prévue au numéro tarifaire 9801.10.10 doit être classé dans le [Chapitre 86](#) du [Tarif des douanes](#).
Remarque : Les marchandises du numéro tarifaire 9801.20.00 doivent appartenir à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou être sous leur contrôle. La période de réaffectation ne peut pas dépasser 90 jours au cours d'une année civile. Il n'est pas nécessaire que les 90 jours soient consécutifs. L'origine pourra entraîner des droits de douane qui seraient payés la première fois seulement.
119. L'importateur doit contrôler la période durant laquelle le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service domestique canadien.
120. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada qui est retiré temporairement du service international et affecté au service domestique canadien doivent en signaler la réaffectation. Dans ce cas, le matériel ferroviaire roulant canadien a été fabriqué au Canada pour exportation et n'a jamais servi à assurer un service domestique. Si le matériel ferroviaire roulant appartient à une compagnie de chemins de fer des États-Unis, ou est sous son contrôle, il est réaffecté de la fin prévue au numéro tarifaire 9801.10.10 à celle prévue au numéro tarifaire 9801.20.00. Les voitures et wagons sont réaffectés dans le Chapitre 86 du Tarif des douanes, s'ils appartiennent à une compagnie de chemins de fer étrangère autre qu'une compagnie des États-Unis, ou sont sous son contrôle. La période de réaffectation ne peut pas dépasser 90 jours au cours d'une année civile. Il n'est pas nécessaire que les 90 jours soient consécutifs.
121. Pour obtenir de l'information sur les importations non taxables, consulter l'annexe VII de la [Loi sur la taxe d'accise](#).
122. Pour obtenir de l'information sur le calcul de la TPS sur le matériel ferroviaire roulant, consulter les sections (9, 10 et 11) du [Règlement sur la valeur des importations \(TPS/TVH\)](#).

Processus d'exportation de matériel ferroviaire roulant

123. Il incombe à l'importateur d'informer le bureau régional où les marchandises ont été déclarées en détail que le matériel ferroviaire roulant a été exporté. Il faut fournir la preuve d'exportation dans les 30 jours suivant l'exportation de la dernière voiture ou du dernier wagon, ou à l'expiration du loyer ou du contrat, en prenant la date la plus proche.
124. La preuve d'exportation peut être fournie d'une des façons suivantes, à condition qu'il soit clairement démontré que la voiture ou le wagon réaffecté a quitté le Canada, et que la date de départ soit évidente :
- un formulaire A5, Déclaration à la sortie du train, validé
 - un formulaire E15 certifié (marchandises exportées ou détruites)
 - une déclaration douanière des États-Unis
 - une déclaration hors ligne interne
 - une déclaration inter compagnie avec une compagnie de chemins de fer des États-Unis

Défaut de présentation de l'IPEC/Manifeste électronique

125. L'ASFC exige de l'information complète sur les marchandises spécifiées arrivant au Canada. Lorsqu'aucune donnée de l'IPEC/Manifeste électronique n'a été transmise et qu'il n'existe pas d'autre exemption ou exception, le transporteur doit transmettre une déclaration de fret aussitôt qu'il le constate. Si l'ASFC découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée de l'IPEC/Manifeste électronique n'a été transmise, et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, des sanctions pourront être imposées au transporteur pour défaut de déclaration.
126. Lorsque le moyen de transport est connu, le NRMT doit également être modifié pour y ajouter le fret découvert après l'arrivée.
127. 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

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

des précisions supplémentaires.

Renseignements sur les sanctions

130. Pour de l'information sur les sanctions administratives, consulter le [Mémoire D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#). Des informations sur les sanctions RSAP sont également disponibles à la page [Régime de sanctions administratives pécuniaires](#).
131. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions AMG, peuvent aussi être imposées.

Renseignements supplémentaires

132. Pour obtenir des renseignements supplémentaires, au Canada et aux États-Unis, communiquer avec le Service d'information sur la frontière (SIF) au **1-800-461-9999**. En dehors du Canada et des États-Unis, composez le 204-983-3500 ou le 506-636-5064. Des frais d'interurbain seront facturés. Des agents sont disponibles du lundi au vendredi (sauf les jours fériés). Un service d'ATS est aussi disponible pour les appels provenant du Canada et aux États-Unis : **1-866-335-3237**. Des renseignements supplémentaires figurent également sur [Communiquer avec le service d'information sur la frontière](#).

Références

Consulter ces ressources pour obtenir de plus amples renseignements :

Législation applicable

- [Agence canadienne d'inspection des aliments](#)
- [Loi sur l'accise](#)
- [Loi sur la taxe d'accise](#)
- [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#)
- [Loi sur les douanes](#)
- [Loi sur les mesures spéciales d'importation](#)
- [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#)
- [Règlement sur le transit des marchandises](#)
- [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#)
- [Règlement sur la valeur des importations \(TPS/TVH\)](#)
- [Tarif des douanes](#)

Mémoires D connexes

- [Mémoire D3-1-1 : Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#)
- [Mémoire D3-1-5 : Transport commercial international](#)

- [Mémorandum D3-1-8 : Transport du fret - Exportations](#)
- [Mémorandum D3-3-1 : Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#)
- [Mémorandum D4-1-4 : Entrepôts d'attente des douanes](#)
- [Mémorandum D17-1-4 : Mainlevée des marchandises commerciales](#)
- [Mémorandum D19-13-5 : Transport des marchandises dangereuses](#)
- [Mémorandum D20-1-1 : Déclaration des exportateurs](#)
- [Mémorandum D22-1-1 : Régime de sanctions administratives pécuniaires](#)
- [Mémorandum D23-1-1 Programme partenaires en protection](#)
- [Mémorandum D23-2-1 : Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteur](#)

Mémorandums D précédents

D3-6-6 daté de novembre 2022

Bureau de diffusion

Unité des politiques et programmes maritimes ferroviaires

Division maritime et ferroviaire

Direction des programmes commerciaux

Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux

Communiquer avec nous

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

Lien connexe

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