



## Mémorandum D3-6-6

Novembre 2022, Ottawa

---

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

#### En résumé

Ce mémorandum a été révisé pour :

- (a) Tenir compte des mises à jour et des ajouts apportés à la section des définitions.
- (b) Corriger des erreurs grammaticales mineures et fournir des précisions sur les politiques existantes.
- (c) Inclure les exigences relatives aux scellés pour les wagons.

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 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 de plus amples renseignements sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, consulter 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 de l'information sur les exigences des autres ministères, consulter les [mémorandums de la série D19](#).

---

## Lignes directrices et renseignements généraux

### Définitions

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

#### **Agent d'expédition** (*Freight Forwarder*)

Personne qui fait transporter des marchandises spécifiées par un ou plusieurs transporteurs pour le compte d'un ou de plusieurs propriétaires, importateurs, expéditeurs ou destinataires.

#### **Autres ministères (AM)** (*Other Government Departments (OGD)*)

[Ministères ou organismes gouvernementaux](#) comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou le ministère des Affaires mondiales Canada (AMC).

#### **Bureau de déclaration** (*Port of Report*)

Bureau où le fret ferroviaire arrive physiquement au Canada au premier port d'arrivée (PPA), soit l'endroit où les moyens de transport, les marchandises spécifiées et/ou les personnes devraient arriver au Canada.

#### **Client** (*Client*)

Toute personne qui :

- (a) envoie à l'ASFC un ensemble de renseignements; ou
- (b) reçoit des avis de l'ASFC.

#### **Code de transporteur** (*Carrier Code*)

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

#### **Destinataire** (*Consignee*)

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

- (a) Définition de destinataire devant être utilisée par les transporteurs lorsqu'ils transmettent des données préalables à l'arrivée par voie électronique : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. : connaissance, lettre de transport aérien ou tout autre document d'expédition).
- (b) Définition de destinataire utilisée en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition groupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de transport du transporteur (p. ex. : connaissance, lettre de transport aérien ou autre document d'expédition).
- (c) Définition de destinataire utilisée en ce qui concerne les agents d'expédition qui fournissent à l'ASFC des renseignements détaillés relatifs à une expédition dégroupée : le nom et l'adresse de la partie à qui les marchandises sont expédiées, tels qu'ils figurent sur le contrat de vente commerciale (p. ex. : facture commerciale, acte de vente ou autre contrat de vente).

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

**Exemple** : Pour des raisons administratives ou légales, des marchandises sont destinées à une banque (étrangère ou canadienne) ou « à l'ordre » d'une banque. Dans ce cas, le champ « destinataire » du connaissance interne transmis par l'agent d'expédition doit mentionner la partie à qui les

marchandises sont légalement destinées au moment de la transmission (la banque). Si les marchandises sont vendues en cours de route et/ou si la banque décide de transférer les marchandises à une tierce partie (conformément au « à l'ordre de »), ou si les renseignements sur le destinataire changent, l'agent d'expédition doit modifier les données du connaissement interne par voie électronique dès qu'il est informé du changement, en mettant à jour le champ « destinataire ».

**Disponible** (*Available*)

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)** (*Cargo Control Document (CCD)*)

Manifeste ou autre document de contrôle qui fait office de dossier d'une expédition qui entre au Canada ou qui en sort, ou qui est transportée à l'intérieur du Canada, p. ex. [A8A\(B\), En douane - Document de contrôle du fret](#).

**Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique (DECCE)**

(*Electronic Commerce Client Requirements Document (ECCRD)*)

Document qui fournit des renseignements complets au sujet des exigences en matière d'activités et de systèmes liées aux diverses opérations électroniques pour plusieurs programmes d'importation et d'exportation.

**Droits** (*Duties*)

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)** (*Electronic Data Interchange (EDI)*)

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

**En transit** (*In-transit*)

Circulation de marchandises étrangères sur le territoire canadien à partir d'un point à l'extérieur du Canada vers un autre point à l'étranger. Ce mouvement est différent du mouvement intérieur en transit. Voir la définition dans cette section.

**Équipement auxiliaire** (*Ancillary Equipment*)

Tout équipement qui permet d'améliorer la sécurité, la sûreté, le confinement et la préservation de marchandises transportées dans des véhicules couverts par le numéro tarifaire 9801.10.10. L'équipement auxiliaire peut être importé en vertu du numéro tarifaire 9801.10.20 sans documentation, aux termes du [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), lorsqu'il est utilisé pour le transport international.

**Expéditeur/Consignataire** (*Shipper/Consignor*)

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

**Expédition** (*Shipment*)

- (a) L'expédition dont un transporteur est responsable est :
  - (i) soit une marchandise spécifiée ou un ensemble de marchandises spécifiées dont le transport par lui est visé par un seul connaissement, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par lui;
  - (ii) soit une marchandise spécifiée qui est un conteneur vide non destiné à la vente dont le transport par ce dernier n'est pas visé par connaissement, une lettre de transport ou un autre document similaire; et
- (b) L'expédition dont un agent d'expédition est responsable est une marchandise spécifiée ou ensemble de marchandises spécifiées dont le transport est visé par un seul connaissement, une seule lettre de transport ou un seul autre document similaire émis par l'agent d'expédition.

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

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

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

Marchandises commerciales, autres que les marchandises EFV par messagerie, dont la valeur en douane ne dépasse pas le seuil. Les marchandises EFV ne sont pas exonérées du processus du Manifeste électronique. Voir la définition « Expédition de faible valeur (EFV) par messagerie » dans la présente section.

**Expédition de faible valeur (EFV) par messagerie (*Courier Low Value Shipment (CLVS)*)**

Marchandises importées dans le cadre du Programme des messageries EFV par une entreprise de messagerie approuvée. Les marchandises EFV sont exemptées du processus du Manifeste électronique.

**Fret (*Cargo*)**

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

**Groupement (*Consolidation*)**

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

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

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

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

Les instruments de commerce international sont des conteneurs vides qui appartiennent à l'expéditeur ou à l'importateur et 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.

**Loyer mensuel (*Monthly Rental*)**

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 (*eManifest*)**

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

**Marchandises commerciales (*Commercial Goods*)**

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

**Marchandises comprises dans les bagages personnels (*Hand-Carried Goods*)**

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

- (a) elles sont ou seront en la possession effective d'une personne arrivant au Canada; ou
- (b) elles sont ou seront contenues parmi les bagages d'une personne et que cette personne et ses bagages arrivent ou arriveront au Canada à bord du même moyen de transport.

### **Marchandises excédentaires** (*Overage*)

Toutes les pièces excédentaires transportés dans une même expédition et repérées par le transporteur ou l'agent d'expédition après l'arrivée.

### **Marchandises manquantes** (*Shortage*)

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

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

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

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

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

### **Matériel ferroviaire roulant** (*Railway Rolling Stock*)

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)**

(*Warehouse Arrival Certification Message (WACM)*)

Message électronique envoyé par les exploitants d'entrepôt à l'ASFC pour signaler que le fret n'ayant pas encore obtenu la mainlevée est arrivé à leur entrepôt et qu'ils en ont assumé la responsabilité.

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

(*Conveyance Arrival Message Certification Message (CACM)*)

Message électronique que le transporteur transportant des marchandises spécifiées doivent transmettre à l'ASFC au premier port d'arrivée (PPA) au moyen de l'Échange de données informatisé (EDI).

### **Mouvement intérieur en transit** (*Domestic In-transit*)

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

**Mouvement multimodal** (*Multi-modal Movement*)

Fret consigné 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** (*Conveyance*)

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

**Nouveau manifeste** (*Re-manifest*)

Nouveau document de contrôle du fret (DCF) portant un nouveau numéro de contrôle du fret (NCF) qui est présenté pour changer un DCF antérieurement présenté à l'ASFC. Le nouveau manifeste est généralement présenté lorsqu'il y a un changement du bureau de destination ou du code de transporteur.

**Numéro de contrôle du fret (NCF)** (*Cargo Control Number (CCN)*)

Le numéro de contrôle du fret est le numéro 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 = code de transporteur approuvé par l'ASFC.

**Numéro de référence du moyen de transport (NRMT)** (*Conveyance Reference Number (CRN)*)

Numéro de référence unique attribué par le transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT) à l'ASFC pour un voyage en particulier ou pour le départ d'un moyen de transport.

**Préalable à l'arrivée** (*Pre-arrival*)

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

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

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

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

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

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

Un système par l'intermédiaire duquel l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) impose des sanctions pécuniaires aux clients commerciaux en cas de violation à la législation commerciale et frontalière. Le but du RSAP est de fournir à l'Agence un outil pour dissuader les clients d'enfreindre la loi et de veiller à l'application uniforme des lois et règlements touchant la frontière.

**Registre** (*Record*)

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

**Service international** (*International Service*)

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.

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

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

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

Message du système qui est envoyé au client au sujet du statut du fret.

### **Transport commercial international** (*International Commercial Transportation*)

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 :

- (a) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada jusqu'à un point à l'intérieur du Canada ;
- (b) à partir d'un point situé à l'intérieur du Canada jusqu'à un point à l'extérieur du Canada ;
- (c) 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** (*Carrier*)

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

### **Transporteur de fret** (*Cargo Carrier*)

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

### **Transporteur exploitant le moyen de transport (TEMT)** (*Conveyance Operating Carrier (COC)*)

La compagnie exploitant le moyen de transport utilisé pour transporter des marchandises sont importées 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** (*Buffer Car*)

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 par rapport à d'éventuels matériaux dangereux ou combustibles de toute cause d'incendie potentielle.

### **Informations générales**

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

## Responsabilité

5. Pour obtenir des renseignements sur la responsabilité du transporteur en ce qui concerne l'information à fournir avant l'arrivée, consulter le [Mémorandum 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 pour d'autres programmes de l'ASFC, toute personne qui transporte ou fait transporter des marchandises au Canada ou qui transporte ou fait transporter au Canada des marchandises qui ont été importées, mais qui n'ont pas fait l'objet d'une mainlevée doit, en application du [Règlement sur le transit des marchandises](#), conserver les données électroniques qui ont été transmises à l'ASFC et de tout accusé de réception de ces données reçu de l'ASFC. Les documents qui doivent être conservés comprennent tous les documents sources, en format papier ou électronique, se rapportant spécifiquement aux éléments de données transmis et aux informations communiquées au moment de l'arrivée.
7. Aux fins de l'ASFC, les registres au moyen desquels la personne donne à l'Agence des renseignements en application du paragraphe 12.1(1) de la [Loi sur les douanes](#) concernant le moyen de transport, la transmission du fret et la déclaration à l'arrivée doivent être conservés pendant une période de trois années civiles complètes, plus l'année en cours au cours de laquelle le moyen de transport, la transmission du fret et la déclaration ont été transmis.

## Contrôle

8. 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 en dossier. Cela comprend l'utilisation de codes d'exception/exemption.

## Exigences relatives à l'identification du transporteur

9. Tout transporteur transportant ou faisant transporter des marchandises spécifiées à destination du Canada doit avoir un code de transporteur attribué par l'ASFC.
10. Le code de transporteur de l'ASFC forme le préfixe du numéro de contrôle du fret (NCF) et du numéro de référence du moyen de transport (NRMT).
11. 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. Ce numéro de code de transporteur doit figurer sur tous les documents de contrôle du fret (DCF) présentés ou transmis à l'ASFC.
12. Les numéros de référence du moyen de transport (NRMT) doivent porter le code de transporteur attribué par l'ASFC à l'entité légale (transporteur) qui arrive physiquement à la frontière comme préfixe du NRMT.
13. Pour tout renseignement concernant les exigences relatives au code de transporteur et la façon de l'obtenir, consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Exigences relatives à la sécurité

14. Un transporteur ou un agent d'expédition canadien qui souhaite être cautionné aux termes d'une autorisation générale doit remplir une demande et présenter un cautionnement dans le format indiqué dans le [site Web de l'ASFC](#).



15. Afin de devenir un transporteur cautionné ou un agent d'expédition cautionné, un cautionnement doit être déposé conformément au [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

### **Obligations des transporteurs**

16. 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, tel qu'énoncé dans le [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](#).
17. La transmission de données électroniques préalables à l'arrivée sur le fret/le moyen de transport ne constitue pas une « déclaration » au sens du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Au sens du paragraphe 12(1) de la Loi, une déclaration n'est effectuée qu'au moment où l'exploitant du moyen de transport ferroviaire transmet un message d'attestation de l'arrivée du moyen de transport (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.
18. Lorsque le moyen de transport arrive au PPA et que le statut est mis à jour à « déclaré », l'ASFC transmet un avis à l'exploitant du moyen de transport, tel qu'identifié par le code de transporteur situé sur la déclaration de moyen de transport, en précisant les NCF des transmissions de fret correspondantes visant les marchandises qui sont réputées avoir été déclarées en vertu du paragraphe 12(1) de la [Loi sur les douanes](#). Ce message servira de « preuve de déclaration » du transporteur.
19. Conformément à l'article 7.1 de la [Loi sur les douanes](#), les transporteurs ont la responsabilité de s'assurer que tous les renseignements fournis à l'ASFC, y compris l'information préalable 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 (c.-à-d. des connaissements, des factures, des contrats de transport) et fournis à l'ASFC sur demande.
20. Les transporteurs engageront tous les frais associés au déplacement ou à la relocalisation du fret aux fins d'un examen par l'ASFC.

### **Procédures de déclaration et de contrôle du fret**

21. 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.
22. 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.
23. 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 message d'attestation d'arrivée à l'entrepôt d'attente (MAAEA). De plus amples informations sur le MAAEA et autres avis peuvent être lu dans le [Chapitre 11 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique – Avis](#) (DECCE).

24. Les expéditions qui ne peuvent entrer au Canada en raison d'interdictions douanières ou de règlements d'autres ministères, telle que [l'Agence canadienne d'inspection des aliments \(ACIA\)](#), doivent être immédiatement retournées aux États-Unis sous contrôle de l'ASFC.
25. Les exploitants agréés d'entrepôts d'attente ne peuvent obtenir la mainlevée des marchandises de leur entrepôt avant d'avoir reçu l'un des documents suivants :
- (a) l'original ou la télécopie de l'autorisation de livraison DCF estampillée par l'ASFC ; ou
  - (b) un message du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) reçu directement du système de l'ASFC en tant que participant au STAM ; ou reçu par l'intermédiaire d'un fournisseur de services spécialisé ; ou
  - (c) un avis de dégroupement reçu directement de l'ASFC, ou une copie d'un avis de dégroupement reçu d'un agent d'expédition ou d'un transporteur. Pour de plus amples renseignements, consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).
- Remarque :** L'option (a) ne s'applique pas dans les cas où l'importateur ou le courtier a utilisé une option de service de l'ÉDI.
26. Une autorisation n'est pas nécessaire si l'importateur détient un agrément pour un entrepôt d'attente ferroviaire de déchargement de wagons complets de type PS (voie d'évitement ferroviaire privée). Dans un tel cas, le wagon, ainsi que son chargement, peuvent être livrés directement par le transporteur au destinataire, le cas échéant, lequel doit s'assurer que les scellés n'ont pas été rompus et que les marchandises n'ont pas été enlevées avant que l'ASFC n'en ait autorisé la mainlevée.
27. Lorsqu'elle autorise la mainlevée, l'ASFC transmet au transporteur ferroviaire un message électronique d'avis de mainlevée autorisant la mainlevée des marchandises.

### **Délais pour la réutilisation du Numéro de contrôle du fret et du Numéro de référence de moyen de transport**

28. 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<sup>er</sup> janvier de l'année suivant leur utilisation initiale.

### **Communication électronique avec l'ASFC**

29. Les transporteurs doivent transmettre les données au moyen des systèmes d'échange de données informatisés (ÉDI) de l'ASFC. Avant d'entamer le processus de demande (comme il est 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 dans la [Loi sur les douanes](#).

### **Demande pour la transmission de données électroniques à l'ASFC**

30. 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).
31. Les clients ÉDI 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. La non-conformité peut faire l'objet de sanctions administratives pécuniaires. Pour de plus amples informations concernant l'ÉDI, la manière de présenter une demande et d'y participer, ainsi que les moyens de communications électroniques, consulter le [site Web externe de l'ASFC](#).
32. Pour toute demande de renseignements relative à un problème de transmission électronique des données ou pour obtenir une copie du [Chapitre 3 : Information préalable sur les expéditions commerciales](#)

[\(IPEC\)/Manifeste électronique - ferroviaire](#) (DECCE), communiquer avec l'Unité des services techniques aux clients commerciaux à l'adresse suivante :

Unité des services techniques aux clients commerciaux  
Agence des services frontaliers du Canada  
355 rue North River, 6<sup>e</sup> étage, tour B  
Ottawa ON K1A 0L8  
Téléphone : **1-888-957-7224**  
Option 1 pour les opérations ÉDI  
Option 2 pour l'assistance technique relative au portail (appels au Canada et aux États-Unis)  
Courriel : [tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:tccu-ustcc@cbsa-asfc.gc.ca)

## **Lignes directrices pour la transmission des données**

### **Données sur le fret**

33. 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.
34. 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.
35. Les transmissions électroniques sur le fret doivent être transmises avec un type de mouvement/une option de service applicable, tel que décrit dans le [Chapitre 3 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - ferroviaire](#) (DECCE).
36. Un code de sous-emplacement est obligatoire pour les marchandises sous douane et optionnel 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.-à-d. échec de la demande SEA) et que les marchandises se qualifient pour un mouvement sous douane.
37. Vous trouverez une liste complète des renseignements qu'un transporteur ferroviaire doit inclure dans les données sur le fret dans le [Chapitre 3 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - ferroviaire](#) (DECCE).

### **Mouvements multimodaux**

38. 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.
39. Le mouvement multimodal concerne le fret documenté sur un document 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.

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

### **Données sur le moyen de transport**

41. 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](#).
42. 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.
43. 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.
44. Jusqu'à nouvel ordre, aucune sanction administrative pécuniaire (SAP) ne sera imposée aux transporteurs ferroviaires se présentant au premier point d'arrivée (PPA) avec des moyens de transport vides (sans marchandises spécifiées à bord) et n'ayant pas transmis de données préalables à l'arrivée. Pendant cette période, les transporteurs qui se présentent sans marchandises spécifiées à bord seront dispensés de l'application de la disposition obligatoire concernant la transmission de l'information 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.
45. Une liste complète des renseignements qui doivent être inclus dans les données sur le moyen de transport se trouve dans le [Chapitre 3 : Information préalable sur le expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - ferroviaire](#) (DECCE).

### **Délais de transmission – fret et moyen de transport**

46. 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](#).
47. 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, comme l'indique le [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#), au moins deux heures avant que le moyen de transport n'arrive au PPA au Canada.
48. Pour les exemptions aux exigences de données sur le fret, consulter le [Chapitre 3 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - ferroviaire](#) (DECCE).
49. 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 pénalités du RSAP peuvent s'appliquer.

## Sceaux sur les wagons

50. Si un wagon ou une partie de celui-ci qui contient des marchandises sous douane 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.
51. Le scellement des moyens de transport et des conteneurs n'est requis que dans les circonstances particulières suivantes de l'ASFC :
  - (a) 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.
  - (b) Le fret qui est contrôlé ou réglementé par une loi fédérale.
  - (c) Les mouvements en transit vers le point d'exportation final.
  - (d) Les mouvements de moyens de transport et de conteneurs du PPA à un lieu d'examen de l'ASFC.
52. À l'exception du fret visé à au paragraphe 51(b), les transporteurs cautionnés seront autorisés à se déplacer sans scellés entre des entrepôts d'attente intérieurs, lorsque le fret a été modifié ou qu'un nouveau manifeste a été établi.
53. Les transporteurs PAD peuvent se déplacer sans scellés à l'intérieur du pays, sauf lorsqu'un wagon est sélectionné pour un examen intérieur en application du formulaire A28, *Contrôle des rapports d'inspection ou d'exploitation*.
54. Lorsque des sceaux de l'ASFC ont été apposés sur le chargement au premier port d'arrivée pour un contrôle de sortie à destination, le chargement doit être livré au point de mainlevée avec les sceaux de l'ASFC intacts. Si des scellés de l'entreprise sont déjà apposés, il n'est pas nécessaire de les remplacer par des scellés de l'ASFC, mais le chargement doit être livré au point de mainlevée avec les scellés intacts.
55. Lorsque la taille, la nature ou l'itinéraire de l'expédition rend le scellement du véhicule impossible, d'autres mesures de contrôle de sortie doivent être employées. Par exemple, les boîtes ou colis individuels peuvent être reliés ou scellés de manière à empêcher l'enlèvement ou la substitution non détectée 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 scellés, 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 chargé du contrôle. Lorsque l'agent des services frontaliers détermine que les marchandises ne peuvent pas être scellées de manière sûre, les marchandises sont vérifiées par rapport aux données de contrôle du fret transmises. Tout déchargement à cette fin est effectué par le transporteur et à ses frais.
56. Un agent des services frontaliers peut permettre qu'un chargement soit déplacé sous douane jusqu'à destination dans un convoi d'un agent des services frontaliers, lorsque la nature des marchandises ou le type de véhicule utilisé ne permet pas de placer les marchandises sous scellés, 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.
57. L'ASFC se réserve le droit de mettre sous scellés tout moyen de transport, conteneur ou compartiment en tout temps.

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

58. 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 par ÉDI à son arrivée au PPA.

59. Obligatoire, le MAAMT s'ajoute aux données de l'IPEC/Manifeste électronique déjà transmises sur le fret et le moyen de transport dans les délais prescrits, conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
60. Le TEMT ou un prestataire de services autorisé par ce transporteur à transmettre en son nom élabore le MAAMT et le transmet par ÉDI à l'ASFC.
61. Une arrivée dans le mode ferroviaire est définie comme le moment où le moyen de transport est physiquement arrivé au Canada. Le MAAMT doit être transmis et reçu dans une fenêtre de 30 minutes, permettant 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.
62. Une fois le MAAMT est 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 transmis 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 dans le [Chapitre 3 : Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - ferroviaire](#) (DECCE).
63. 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](#).
64. Pour obtenir la liste complète des données à inclure dans le MAAMT, veuillez 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'Unité des services techniques aux clients commerciaux](#).

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

65. Le fret arrivant au Canada dans le mode ferroviaire peut être transféré à un transporteur du mode routier vers sa destination avec le document de contrôle du fret ferroviaire à condition que :
  - (a) L'entrepôt d'attente du mode routier à destination est autorisé à recevoir du fret sur les documents de contrôle du fret ferroviaire ;
  - (b) Le bureau de l'ASFC à la destination est indiqué sur la transmission sur le contrôle du fret ;
  - (c) Le fret peut être transféré à un autre entrepôt d'attente après la présentation d'un nouveau manifeste. Ceci s'applique uniquement si l'entrepôt est autorisé à recevoir le fret.
66. Le transporteur ferroviaire peut transférer des expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné, à un entrepôt d'attente de la catégorie CW de l'agent d'expédition (ou de son mandataire) si l'entrepôt détient l'agrément requis pour recevoir le fret. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les papiers creux électroniques et sur le transfert dans un entrepôt de catégorie CW, consulter le [Mémoire D3-3-1, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration pour les agents d'expédition](#)

67. L'ASFC pourrait autoriser le transfert direct vers un entrepôt d'attente de la catégorie CW de l'agent d'expédition des expéditions groupées destinées à un agent d'expédition cautionné qui sont déclarées par le transporteur principal au moment de l'arrivée au PPA. Consulter le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#) ou le [Mémorandum D3-3-1, 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.
68. Le transporteur ferroviaire peut livrer le fret arrivant par transport aérien, maritime ou routier pour acheminement sous douane au moyen d'une transmission sur le fret ferroviaire, directement jusqu'à la gare ferroviaire.
69. Le transporteur ferroviaire peut livrer les conteneurs intacts arrivant au moyen d'une transmission sur le fret ferroviaire pour acheminement sous douane aux fins d'exportation jusqu'à l'entrepôt d'attente du transporteur qui fait l'exportation, si la transmission sur le fret ferroviaire indique que le fret doit être exporté.
70. Le fret arrivant au moyen d'une transmission sur le fret d'une autoroute doit être livré à l'entrepôt d'attente routier.

### **Notifications et messages d'erreur**

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

### **Corrections**

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

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

#### **Ajouter/modifier/supprimer (annuler)**

76. Un « Ajout » est utilisé pour la première transmission des données (originale), qu'il s'agisse de données sur le fret ou le moyen de transport. Il doit être transmis dans les délais prescrits et conformément au [Règlement sur la déclaration des marchandises importées](#).
77. 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.

78. Toutefois, si le NCF indiqué dans une transmission sur le 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 n'est pas acceptée dans ce cas.
79. Une « Suppression » (annulation) est utilisée pour l'élimination complète de fichiers ou de 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 la suppression ne doivent pas nécessairement être identiques à celles de l'ajout ou du changement original – seules les données « clés » (c.-à-d. le NCF ou le NRMT et le fait que le fichier concerne le fret ou le moyen de transport) doivent être identiques.
80. 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. **Remarque :** 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

81. Les changements concernant les données sur le fret ou le moyen de transport doivent être effectués aussitôt qu'ils sont connus.
82. Certains éléments de données clés ne peuvent être modifiés ou annulés électroniquement après l'arrivée. Si l'on doit modifier ou annuler ces éléments de données, il faut remplir en ligne le formulaire [BSF673, Formulaire de demande de correction manuelle du papier creux, du fret et du moyen de transport après l'arrivée - tous les modes](#). Les transporteurs/agents d'expédition ont jusqu'à 90 jours pour présenter la demande de correction au bureau commercial local de l'ASFC.

### Expéditions en transit

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

83. Les transporteurs ferroviaires doivent déclarer le fret transitant par le Canada à l'ASFC au PPA par l'entremise de l'Échange de données informatisé (ÉDI). Le formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*, doit être utilisé pour déclarer le moyen de transport au bureau de sortie. Comme alternative, le fret déclaré qui est transféré à bord d'un navire aux fins d'exportation vers un pays étranger sera autorisé par la déclaration de sortie dans le mode maritime.
84. Le formulaire A5 doit contenir les numéros de contrôle du fret associés au fret qui quitte le Canada à bord de ce mode de transport particulier.
85. Des renseignements supplémentaires peuvent également être inclus, par exemple :
  - (a) le nom du transporteur et ses coordonnées
  - (b) le code du transporteur
  - (c) la date et l'heure de l'envoi du formulaire A5 à l'ASFC
  - (d) la date et l'heure prévue d'arrivée au bureau d'exportation
  - (e) le numéro du train ou le numéro de la déclaration (non le numéro du wagon)
  - (f) le bureau d'exportation
  - (g) le numéro de l'ordre (l'ordre des wagons composant le train)
  - (h) le numéro du wagon



- (i) 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)**

86. Les transporteurs ferroviaires utilisant l'ÉDI 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.) ou en transit à travers les États-Unis (Canada – États-Unis. – Canada). Au lieu de cela, les transporteurs ferroviaires ont la possibilité de transmettre les données préalables à l'arrivée du fret par le Manifeste électronique. 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. 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 jusqu'à ce qu'elle mette en œuvre et autorise une solution complète pour le fret en transit.

**Remarque :** Cette procédure est provisoire et cessera d'être appliquée lorsqu'un processus électronique de déclaration du fret en transit sera disponible.

87. Le formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*, doit être présenté à la sortie du Canada. Les transporteurs doivent exporter des wagons complets avec des sceaux intacts au bureau de sortie. Si les sceaux sont brisés, les wagons doivent être conduits à un dépôt d'examen ferroviaire pour qu'un agent des services frontaliers effectue une vérification matérielle du contenu en comparaison aux connaissances pertinents. La mainlevée sera ensuite accordée pour le retour des wagons aux États-Unis.

**Remarque :** Si l'agent des services frontaliers constate qu'il manque des marchandises dans un wagon, le transporteur devra payer les droits et taxes sur toutes les marchandises manquantes.

88. 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 agent des services frontaliers retiendra immédiatement les wagons pour détermination.
89. 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 va permettre 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)**

90. Le formulaire 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.

**Remarque :** Cette procédure est provisoire et cessera d'être appliquée lorsqu'un processus électronique de déclaration du fret en transit sera disponible.

### **Mouvements inter réseaux**

91. Les transporteurs ferroviaires peuvent transférer des marchandises sous douane à un transporteur secondaire cautionné pour exportation en vertu du document de contrôle du fret (DCF), à condition que la destination finale soit indiquée sur la transmission d'origine du fret.

92. 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 formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*.

### Exemptions au Manifeste électronique

93. Cette section porte sur les circonstances dans lesquelles les données préalables sur le fret ne sont pas exigées en vertu de l'article 12.1 de la [Loi sur les douanes](#). Une liste complète se trouve dans le [Chapitre 3 : Information préalables sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - ferroviaire](#) (DECCE).
94. 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 3 : Information préalables sur les expéditions commerciales \(IPEC\)/Manifeste électronique - ferroviaire](#) (DECCE).

**Remarque :** L'ASFC contrôlera régulièrement les registres conservés par les transporteurs reliés aux données électroniques sur le fret, tel qu'indiqué au paragraphe 8 du présent mémorandum. Cela englobe les données qui peuvent être transmises, si les clients décident de les transmettre, pour les marchandises qui, autrement, feraient l'objet d'exemptions.

### 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 :
- (a) Les marchandises qui sont importées au Canada dans le cadre du Programme des messageries – Expédition de faible valeur (EFV) par un participant au Programme (service de messagerie) approuvé.  
**Remarque :** Pour les expéditions de faible valeur non importées en application du Programme des messageries – EFV, les données préalables sur le fret et le moyen de transport doivent être fournies.
  - (b) Les instruments de commerce international (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.
  - (c) Courrier (Postes Canada, US Mail, courrier international) dans le cadre d'un chargement mixte.
  - (d) 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.
  - (e) Déplacements (mouvement) intérieurs en transit – période provisoire (un processus électronique pour les déplacements en transit est en cours de développement).
  - (f) 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.
  - (g) Wagons tampons chargés servant à protéger l'équipe de train de toute substance dangereuse ou combustible ainsi que ces dernières, d'éventuelles sources d'incendie.
  - (h) Moyens de transport vides – l'information transmise sur le moyen de transport requiert un indicateur identifiant le moyen de transport comme étant vide.
96. 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 au paragraphe 18 du présent mémorandum.

## Processus d'expédition particuliers

97. Les exemples suivants ne font pas l'objet d'une exemption concernant les données préalables à l'arrivée, mais les exigences de déclaration ou les exigences préalables à l'arrivée diffèrent d'une certaine manière.

## Surplus/manquants

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

## Réparations non urgentes

99. 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.

## Fret électronique – marchandises débarquées (transport de conteneurs maritimes)

100. Les procédures suivantes s'appliquent sauf si le transporteur maritime prévoit un déplacement terrestre et a recours au formulaire [A6 – Déclaration générale](#) sous la garantie du transporteur maritime.
101. Le fret regroupé en conteneurs qui parvient à un port américain en vue d'être transporté au Canada doit être assorti d'un manifeste préparé par le transporteur ferroviaire, dont le contenu est tiré des renseignements qui figurent sur le connaissance maritime. Chaque connaissance maritime doit être assorti d'une transmission sur le fret distincte. Si un connaissance maritime couvre une expédition formée de plusieurs conteneurs, chaque conteneur doit être assorti d'un manifeste, sauf dans les cas où tous les conteneurs liés arrivent au Canada par le même train. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le transport du fret à l'extérieur du navire, veuillez consulter le [Mémorandum D3-5-1 - Exigences relatives à la transmission des données préalable au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime](#).
102. La transmission sur les données du moyen de transport doit démontrer le numéro du conteneur et des sceaux (lorsque ces renseignements peuvent être tirés des documents qui sont en la possession du transporteur).
103. Dans le port de mer du déchargement initial, le transporteur ferroviaire utilise un NCF ferroviaire (nouveau manifeste) pour déclarer chaque expédition maritime provenant du navire et se dirigeant vers un point au Canada ou faisant l'objet d'un mouvement en transit jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada. Les données sur le fret transmises doivent faire apparaître les mêmes renseignements que ceux du connaissance maritime correspondant et indiquer le nom du navire, le numéro de code de l'agence, le numéro de la déclaration générale d'entrée et le numéro du connaissance maritime.
104. La déclaration générale d'entrée du navire est acquittée par les numéros de contrôle du fret ferroviaire. Le capitaine du navire ou l'agent doit déclarer en détail les marchandises manquantes en suivant les procédures normales énoncées dans le [Mémorandum D3-1-1, Politique relative à l'importation et au transport des marchandises](#).

## Marchandises dangereuses

105. Le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) vise à protéger le public des dangers potentiels posés par le transport de marchandises dangereuses en établissant et réglementant les normes de sécurité, les indications de danger et les exigences de sécurité pour ces produits.
106. Les marchandises dangereuses, les déchets dangereux, les explosifs et les matières radioactives sont des exemples de produits qui présentent un danger ou un risque pour la santé humaine ou l'environnement, et en tant que tels, sont réglementés et nécessitent un traitement spécial pendant le transport.

107. Le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) exige que tous les envois de marchandises dangereuses soient classés, étiquetés, placardés, emballés et documentés de manière précise par l'expéditeur. Pour plus d'informations, consultez le [Mémoire D19-13-5, Transport des marchandises dangereuses](#).

### Déraillements et accidents

108. 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

109. Il faut déclarer les wagons vides au moyen de l'EDI seulement lorsqu'il s'agit d'un envoi de marchandises (importation) et que la société ferroviaire a évalué des frais de transport.

110. Le transporteur doit déclarer toutes les expéditions contenant du matériel appartenant à la société (marchandises MATCIE) au moyen d'une transmission par EDI.

111. Lorsque le fret est transporté conformément à une entente stipulant que le compte et le chargement doivent être faits par l'expéditeur, la transmission sur le fret doit renfermer 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.

112. 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.

113. 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.

114. 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

115. 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.

116. S'ils sont importés temporairement à des fins de service commercial international, ils sont classés sous le numéro tarifaire 9801.10 et sont en franchise de droits de douane. Les données préalables sur le fret et le moyen de transport sont requises, et, lorsqu'ils sont exportés, ils sont déclarés sur un formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*.

117. La détermination, à savoir si les locomotives, le matériel ferroviaire roulant ou le matériel ferroviaire divers servent au transport commercial international ou non, se fonde sur l'origine et la destination des marchandises transportées et non sur le parcours réel de la locomotive, du matériel ferroviaire roulant ou du matériel ferroviaire divers.
118. Le matériel ferroviaire roulant étranger importé au Canada sous le numéro tarifaire 9801.20.00 pour assurer temporairement un service intérieur peut l'être avec des marchandises à bord.
119. 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 les données sur le moyen de transport transmises avant l'arrivée et sur un formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*.
120. Les entreprises qui souhaitent temporairement utiliser du matériel ferroviaire roulant étranger pour assurer un service intérieur 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.
121. Le matériel ferroviaire roulant étranger servant à cette fin 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 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.
122. 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 intérieur canadien.
123. 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 intérieur 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.
124. L'importateur doit contrôler la période durant laquelle le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur canadien.
125. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada qui est retiré temporairement du service international et affecté au service intérieur 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 intérieur. 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, 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.

126. Pour obtenir de l'information sur les importations non taxables, consulter l'annexe VII de la [Loi sur la taxe d'accise](#).
127. 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**

128. 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.
129. 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 :
- (a) un formulaire A5, *Déclaration de sortie de train*, validé ;
  - (b) un formulaire E15 certifié (marchandises exportées ou détruites) ;
  - (c) une déclaration douanière des États-Unis ;
  - (d) une déclaration hors ligne interne ;
  - (e) une déclaration inter compagnies avec une compagnie de chemins de fer des États-Unis.

### **Défaut de présentation d'information préalable à l'arrivée**

130. L'ASFC exige de l'information complète sur les marchandises spécifiées arrivant au Canada. Lorsqu'aucune information préalable à l'arrivée n'a été transmise et qu'il n'existe pas d'autre exemption ou exception, le transporteur doit transmettre une déclaration de fret aussitôt que cela est constaté. Si l'ASFC découvre des marchandises pour lesquelles aucune donnée préalable à l'arrivée n'a été transmise, et pour lesquelles aucune déclaration n'a été faite à l'ASFC, des pénalités pourront être appliquées au transporteur pour défaut de déclaration.
131. Lorsque le moyen de transport est connu, le NRMT doit également être modifié pour y ajouter le fret découvert après l'arrivée.
132. 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**

133. 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.
134. Les clients peuvent communiquer avec l'USTCC au **1-888-957-7224**, pour obtenir des précisions supplémentaires.

### **Renseignements sur les sanctions**

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

## Renseignements supplémentaires

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

<b>Références</b>	
<b>Bureau de diffusion</b>	Unité des programmes des transporteurs et du contrôle du fret Division des politiques et gestion de programme Direction du programme commercial Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux
<b>Dossier de l'Administration centrale</b>	7730-1
<b>Références légales</b>	<a href="#"><i>Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)</i></a> <a href="#"><i>Loi sur l'accise</i></a> <a href="#"><i>Loi sur la taxe d'accise</i></a> <a href="#"><i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i></a> <a href="#"><i>Loi sur les douanes</i></a> <a href="#"><i>Loi sur les mesures spéciales d'importation</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la déclaration des marchandises importées</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur le transit des marchandises</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i></a> <a href="#"><i>Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)</i></a> <a href="#"><i>Tarif des douanes</i></a>
<b>Autres références</b>	<a href="#">D3-1-1, D3-1-8, D3-3-1, D3-5-1, D4-3-4, D4-3-5, D22-1-1, D17-1-4, D19-13-5, D23-2-1</a> <a href="#">Information préalables sur les expéditions commerciales (IPEC)/Manifeste Électronique - Ferroviaire (DECCE)</a>
<b>Ceci annule le mémorandum D</b>	D3-6-6 daté du 3 décembre 2019
<b>Date de modification</b>	Jour mois 2022



## Final Approval

(check one option, obtain required signatures and date)

- OK to E-PRINT
- OK to E-PRINT once written corrections are made
- Once written corrections are made, RESUBMIT new proofs

\_\_\_\_\_  
Manager's approval/signature

\_\_\_\_\_  
Print Manager's name

Date: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Director's approval/signature

\_\_\_\_\_  
Print Director's name

Date: \_\_\_\_\_